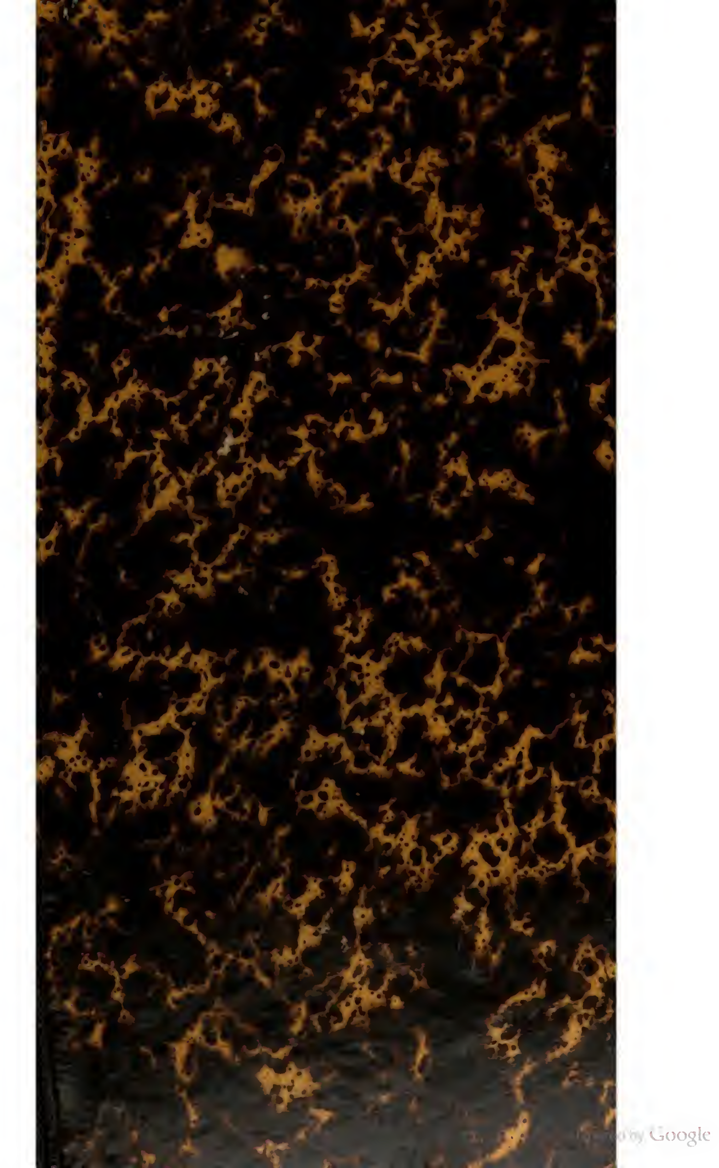
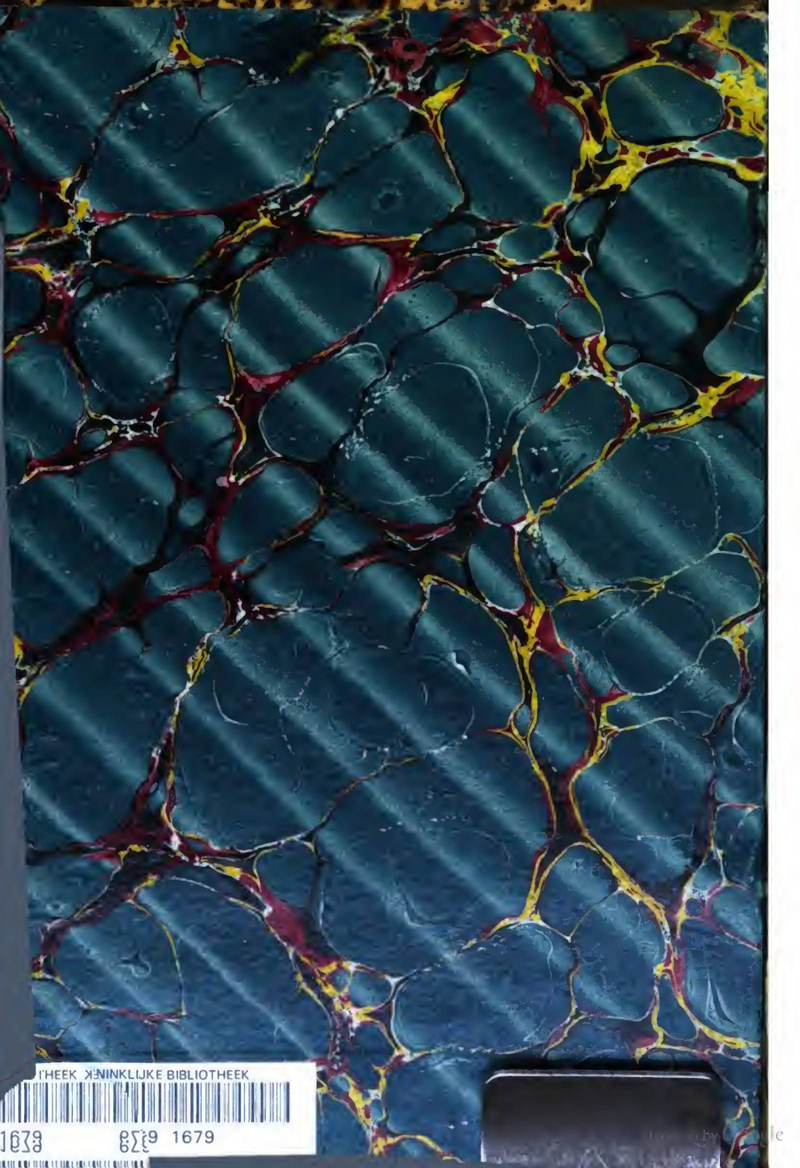
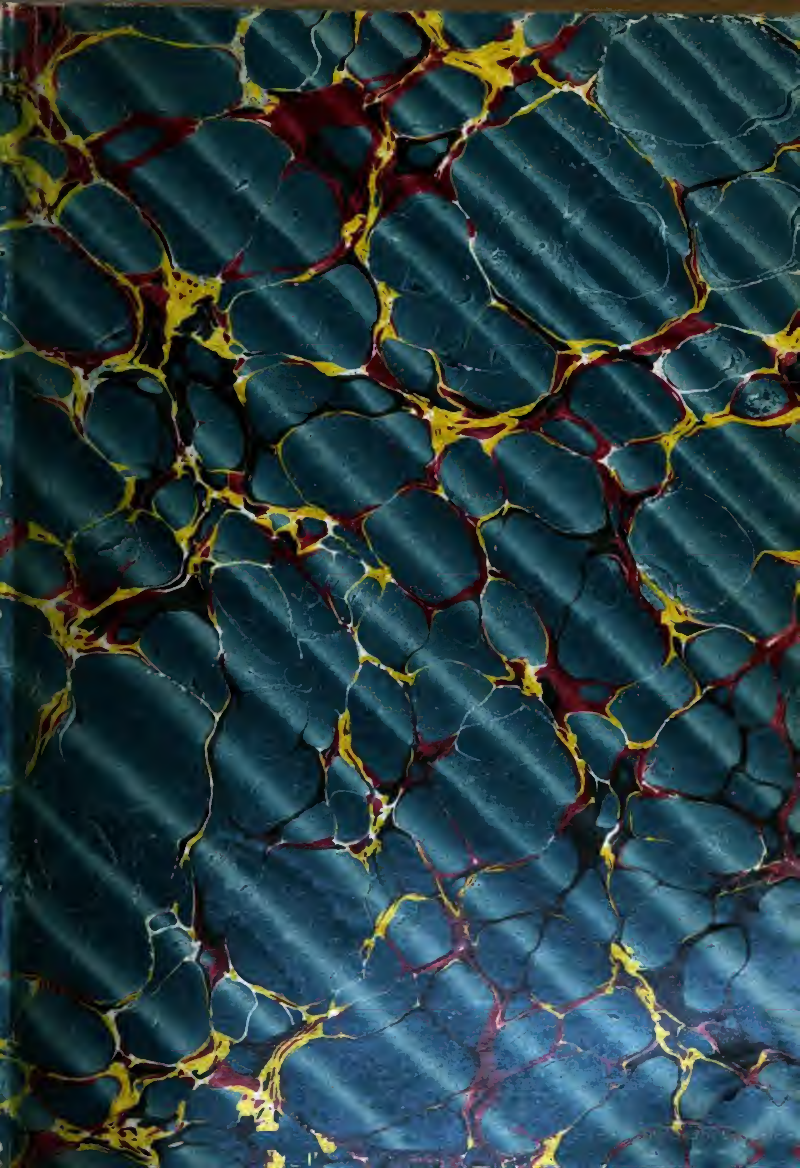



THEEK KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
1679
1679



NAUFRAGIOS.

NAUFRAGIOS

DE LA

ARMADA ESPAÑOLA.

RELACION HISTÓRICA
FORMADA CON PRESENCIA DE LOS DOCUMENTOS OFICIALES
QUE EXISTEN
EN EL ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA.

POR

CESÁREO FERNANDEZ,

TENIENTE DE NAVIO, SECRETARIO DE LA JUNTA CONSULTIVA DE LA ARMADA.



MADRID: 1867.
Establecimiento tipográfico de Estrada, Diaz y Lopez.
Hiedra, 5 y 7.



Al General, Jefes y Oficiales
de la escuadra del Pacífico,

EN RECUERDO DE LAS PENALIDADES DE LA CAMPAÑA.

El Autor.

MINISTERIO DE MARINA.

Direccion del Personal.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia presentada por el Teniente de navío D. Cesáreo Fernandez, primer Secretario de la Junta consultiva de la Armada, en solicitud de que se le autorice para publicar la obra que ha redactado con el título de NAUFRAGIOS DE LA ARMADA ESPAÑOLA, utilizando las noticias que se conservan en el archivo de este Ministerio; y S. M., que ha visto con particular agrado la laboriosidad de Fernandez, se ha servido concederle la autorizacion que solicita.

De Real órden lo digo á V. E. para noticia de esa corporacion y demas efectos.=Dios etc. Madrid 15 de Diciembre de 1865.=Zavala.= Sr. Presidente de la Junta consultiva de la Armada.

El estudio ha de tener por fin
el bien comun.
ESCAÑO.

Si el conocimiento de la historia universal es de gran utilidad en todas las situaciones de la vida; si es necesario el de la historia particular de las naciones, de sus institutos, de las ciencias ó artes que sirven á estos de fundamento, preciso es convenir en que á nadie es mas provechoso que al marino, ya se le considere en la paz, representando á su patria en el extranjero, celando y defendiendo los intereses de los nacionales; ya en las diversas situaciones de la guerra, llevada tambien al extranjero, pero cuyos actos se ejercen por lo general en un terreno comun á los neutrales, cuyos derechos hay que respetar; ya en fin en uno y otro caso, dirigiendo en la vasta extension del Océano ese prodigio de la inteligencia del hombre, esa prolongacion de la patria que se llama buque y que contiene un crecido número de preciosas vidas confiadas al celo de su Comandante.

Los siniestros ocurridos en la mar dan por sí solos materia para un ramo de la historia, que no es de los

que menos importe conocer. Son tan variadas las causas que los producen y tantos los peligros que cercan constantemente al navegante! Por otro lado, estos peligros se presentan comunmente de una manera tan inopinada, que ni pueden preverse ni dan lugar á deliberacion ó consulta. La resolucion para eludirlos ha de ser inmediata, é instantánea tambien su ejecucion. Conviene pues tener un arsenal en el recuerdo de otros casos análogos ó parecidos, en que oficiales consumados salvaron con su ciencia y decision, cuando no el buque, la vida de sus tripulantes.

Esta idea es la que nos ha movido á coordinar los apuntes que sobre naufragios teníamos reunidos, sin que, abogando por el conocimiento de la historia, pretendamos dar nombre de tal á esta relacion, aunque verídica y tomada de documentos oficiales.

No ha dejado de influir tambien en nuestro propósito el deseo de sacar de la oscuridad en que indebidamente yacen, aunque sea de una manera imperfecta, hechos verdaderamente heróicos, que honrando altamente á sus autores, honran á la Armada española.

Su publicacion conseguirá tal vez modificar la opinion de la prensa, que hasta ahora ha solido ver en cada naufragio un desacierto, y un motivo justificado por lo tanto para llenar sus columnas con ágrias censuras á la Marina. No há mucho tiempo lo hacia con

motivo del incendio de una fragata, muy sensible por cierto, pero que no dejaba de ser uno de esos casos fortuitos de que á nadie ha podido culparse, en que no hubo que lamentar una sola desgracia personal, y que ofreció la ocasion de juzgar del brillante estado de disciplina y órden en que el buque se hallaba, del acierto y serenidad de sus jefes y oficiales, de la abnegacion de su gente (1).

En los mismos dias se incendió tambien un navío inglés por idénticas causas mas con peor fortuna, pues que perecieron 94 personas; sin embargo, los periódicos de Lóndres al relatar el suceso decian unánimes: *la marina inglesa ha añadido una página de gloria á su gloriosa historia* (2).

¡Notable diferencia!

Verdad es que en aquel pais todos están familiarizados con las cosas de mar, y aun el labriego más rudo sabe distinguir la popa de la proa [y la fragata] de la goleta, mientras que en el nuestro se ven obras que pasan por formales en que se habla de *mástiles*, *áncoras* y *gobernalle*; que aquella es una nacion marítima

---

(1) *Véase* incendio de la *Triunfo*.

(2) *Colburn's naval and military journal* de Marzo de 1865; *The nautical magazine*, idem; *The illustrated London News*, idem.

en que la generalidad puede juzgar con acierto las operaciones navales, y que á la nuestra es antipática la mar, que no conoce.....

La narracion de los naufragios ofrecerá pues la ocasion de convencerse de que así como se registran retiradas que inmortalizaron á sus ejecutores; así como hay tambien derrotas gloriosas como victorias, siniestros de mar existen que ponen en relieve una inteligencia superior, un conocimiento profundo, arrojo, sangre fria y heroismo, virtudes no escasas entre nuestros marinos, y que son tanto mas de notar, cuanto que se ejercen en un teatro sin espectadores, sin la esperanza del aplauso ni de otro galardon que la tranquilidad de la conciencia y el aprecio de los compañeros.

Confesamos que la obra es digna de mejor pluma, y que solo el deseo de llenar por el momento un sensible vacío ha podido impulsarnos á acometerla.

Eligiendo entre los naufragios los mas interesantes, y dando á las conmovedoras escenas que algunos ofrecen el colorido de la poesía, pudiera hacerse un libro bonito, del gusto de todos. De este género son *l'Histoire des naufrages* y las *Narratives of shipwrecks of the royal navy*, que gozan de popularidad en Francia é Inglaterra. Pero aparte la necesidad de una imaginacion privilegiada, no cumple á nuestro objeto semejante plan. Este escrito presenta simplemente una

relacion cronológica de todos los siniestros de la Armada española desde 1767; esto es, desde la fecha mas remota á que alcanzan los archivos del Ministerio de Marina (1) hasta nuestros dias, sin separacion de los que pudieran parecer triviales, sin galanura en el estilo que realce los hechos principales, y aun sin comentarios en todos. Cuando el interés lo exige, se insertan íntegros los documentos oficiales; en otras ocasiones se extracta el resultado de los partes, expedientes, sumarias, diarios y procesos que se han tenido á la vista; hay algunas en que no han podido encontrarse pormenores, por pérdida ó extravío de documentos importantes, y que se omiten por lo mismo, pues á falta de mejores condiciones, se ha procurado con empeño la de no consignar nada que no pueda comprobarse.

Al final se halla una relacion de los jefes y oficiales muertos en naufragio, justo homenaje consagrado á su memoria; otra de buques que se han ido á pique por falta de carena, y una noticia sucinta é incompleta de naufragios anteriores, entresacada de las obras de Fernandez de Navarrete, Fernandez de Oviedo, Salas y otros escritores marinos.

---

(1) Los documentos anteriores han pasado al Archivo general de Simancas, que no nos ha sido posible visitar.

Un escollo insuperable hemos encontrado: la tecnología. Para que la narracion fuera á todos comprensible por completo, debia cuidarse de eliminar términos enojosos siempre; mas ¿cómo describir las maniobras que constituyen la esencia de la relacion sin emplearlos? Sin vencer pues el obstáculo que ofrecia la nomenclatura naval, hemos procurado economizarla lo posible: los marinos, á quienes especialmente está dedicado este trabajo, no hallarán en ello motivo de censura.

Tal vez se estime escasa de interés esta relacion: no hay en efecto en ella cuadros como el del naufragio de la fragata *Medusa* (1), que consigna la historia de la Marina francesa, ni como los del incendio de los navíos ingleses *Queen Charllote* y *Royal George;* pero lejos de sentir que la nuestra no los ofrezca, nos congratulamos de no tener que referir escenas de insubordinacion, embriaguez y asesinato. Felizmente en nuestros buques los horrores del huracan ó del fuego han puesto de manifiesto muy distintos sentimientos: la abnegacion, el sufrimiento, el valor sereno, más aún que el respeto, el afecto á los jefes, oficiales y compañeros, el desinterés y sobre todo el profundo senti-

---

(1) Puede verse la relacion de este naufragio en la *Crónica naval*, tomo IX, páginas 430 y 532, y tomo XI, páginas 22 y 284.

miento religioso..... hé aquí las condiciones demostradas por nuestra gente de mar.

Por si alguno creyere excesivo el número de pérdidas que ha tenido la Marina, diremos que Gilli en sus *Narratives of shipwrecks*, ya citadas, registra 422 naufragios de buques de guerra ingleses desde 1793 á 1857, y algunos más James en su *Naval history*.

PRIMERA PARTE.

Noticia de algunos naufragios acaecidos desde la primera época de la Armada.

1286.

Cuatro galeras de la flota del almirante Roger de Lauria, cargadas con el botin cogido en las costas de Provence, zozobraron en el golfo de Leon en un recio temporal.

1340.

Naufragio de 12 buques que iban á reforzar la armada del almirante Alfonso Jofre Tenorio. Se perdieron sobre Cabo Espartel en un temporal.

1343.

Naufragio de tres galeras y dos naos de la escuadra que bloqueaba á Algeciras, bajo un temporal.

1351.

Naufragio de una galera de la armada con que el

almirante Santapau sostenia la guerra contra Venecia. Perdióse en un temporal en la costa de Romania.

1492.

Pérdida de la nao *Santa María,* en que hizo el primer viaje Cristóbal Colon. Varó de noche sobre el Guarico (Santo Domingo) el 25 de Diciembre, y aunque se picaron los palos y se alijó por completo con ayuda de las canoas de indios, no pudo sacarse. Se salvó toda la gente y pertrechos, y el almirante trasbordó á la carabela *Niña.*

1500.

Naufragio de dos carabelas de Vicente Yañez Pinzon en un temporal sobre los bajos de Babura (Isla Española).

1501.

Naufragio de las dos naos de Rodrigo de Bástidas y su piloto Juan de la Cosa por un temporal en Puerto Príncipe (Isla Española). El oro, brasil, ropas y armas que se perdió con estos buques, se graduó en cinco cuentos de maravedís.

1502.

Naufragio de la flota del comendador Francisco de Bobadilla. Salió del puerto de Santo Domingo con 30

entre naos y carabelas, y á pocos dias le cogió un furioso temporal. Muchos buques dieron al través en la costa; otros se fueron á pique, y no escaparon mas de cinco. Perecieron el dicho comendador, Roldan Ximenez, Antonio Torres y mas de 500 hombres, y se perdió mucho oro que llevaba la flota.

1503.

Pérdida de dos naos de la flota del almirante Colon en su último viaje. Inutilizadas por la broma, las abandonó en Portobelo. Las dos naos que le quedaban se hallaron en tan mal estado, que hubo de arribar á Jamaica para vararlas. Pasó á la Española Diego Mendez en una canoa; fué detenido siete meses, pero al fin compró una nave, y cargada de víveres la envió á Jamaica. En ella se embarcó Colon con su gente y dió la vuelta á España el 7 de Noviembre de 1504.

1504.

Pérdida de la capitana de la flota de Cristóbal García. Dió en una laja cerca del puerto de Cartagena de Indias, ahogándose muchos de sus tripulantes.

Naufragio de cuatro naos de Juan de la Cosa en la bahía de Urabá. De 200 hombres que llevaba, perecieron 175.

1506.

Viniendo el rey Felipe I (el Hermoso) de Flandes á España, alcanzó á su escuadra un temporal sobre

las costas de Inglaterra, en que se perdieron muchos buques. La capitana en que iban los reyes estuvo á punto de zozobrar y hubo de arribar á Portland.

1508.

Naufragio del bergantin en que iba el gobernador de Cartagena Diego de Nicuesa. Preso por Vasco Nuñez de Balboa y embarcado en dicho buque, salió del Darien y no volvió á saberse de él.

1510.

Naufragio de la nao de Pedro Gobes de Vitoria.

Naufragio de tres galeras de la armada del conde Pedro Navarro en la costa de Trípoli. Se abrieron y zozobraron en un temporal.

1511.

Naufragio en la Bahía de Todos los Santos de una carabela de la armada del general Diego García, en su viaje al Rio de la Plata. Quince años despues, la nao de Rodrigo de Acuña encontró uno de los tripulantes en la misma Bahía.

1513.

Maufragio de una nao en las inmediaciones del Puerto de Santa María. Dos individuos únicos, padre é

hijo, quedaron á flote en una tabla. Al tercer dia murió el padre, y al quinto fué recogido el hijo en una carabela.

Naufragio de una nao en viaje de Santo Domingo para el Darien. Embarrancó con temporal 60 leguas al Sur de aquel puerto. Cuantos cupieron en la lancha se embarcaron para buscar en la costa lugar habitado, y perecieron. Quedaron 35 en tierra, que con los restos de la nao hicieron una barca. Con ella navegaron por la costa por espacio de diez meses, aprovechando las calmas y los alimentos ofrecidos por la playa. Una noche de terral fuerte se apartaron involuntariamente de la tierra y no pudieron ya alcanzarla. Estaban sin víveres, y en la última extremidad echaron suertes para que uno sirviera de alimento á los demás. Tocó á un Alvaro de Aguilar, natural de Toledo; mas cuando iban á matarlo, se avistó una carabela que resultó ser de Pedrarias Dávila y los recogió, habiendo muerto ya 21 de los 35 que tomaron tierra.

1514.

Naufragio de la nao de Pero Hernandez, de la flota de Pedrarias Dávila. Salió de Santo Domingo, y á 300 leguas al E. hizo tanta agua, que se fué á pique. Se salvaron 25 personas en el batel, sin aguja, carta, agua, ni más provisiones que dos libras de galleta. Hicieron una vela con las camisas, y á los once dias alcanzaron la costa de Santo Domingo.

1518.

Naufragio de 30 buques de la expedicion de Argel, mandada por D. Hugo de Moncada. Perecieron 4.000 hombres.

1519.

Naufragio de la carabela llamada *Las Taviras* en el golfo de Urabá. Se salvó toda la gente.

Naufragio de una de las naos de Juan Diaz de Solís, al salir del Rio de la Plata, donde fué muerto aquel su descubridor. Pereció toda la gente, segun entonces se creyó, pero siete años despues se encontraron 9 individuos que habian hallado acogida entre los indios.

Naufragio de una de las naos del capitan Diego Camargo en el rio de Tampico, pereciendo toda su gente.

1520.

Naufragio de la nao *Santiago*, una de las cinco que sacó Magallanes de Sanlúcar para el descubrimiento del Estrecho de su nombre. Tuvo lugar en la costa del rio de Santa Cruz, bajo un temporal. La mandaba Juan Serrano.

Pérdida de una de las naos de Lucas Vazquez de Ayllon en la costa de la Carolina del Sur.

1521.

Naufragio de la nao de Francisco Vara en las islas Vírgenes. Se salvó toda la gente, y fué recogida por otra nao.

1524.

Naufragio de la carabela en que iba á Nueva-España el licenciado Alonso Zuazo, ocurrido en las islas Alacranes. Se salvó el dicho licenciado con 46 más en una piedra en que á pleamar les llegaba el agua por el pecho. La mar puso á su alcance una canoa al dia siguiente, y aunque destrozada, fueron pasando en ella á un islote inmediato. Hallaron lobos marinos, tortugas y huevos de aves, pero no agua, cuya falta los mortificó por muchos dias y causó la muerte á algunos que bebieron la del mar. La sed les instigó á pasar á otra de las isletas en que se veia alguna vegetacion, y donde cavando hallaron al fin agua salobre, pero que podia beberse; en cambio, no habia las tortugas y lobos marinos que hasta entonces habian servido de alimento, teniendo que procurárselos con la canoa en la isla primera, hasta que en uno de los viajes zozobró con cinco hombres. La situacion de los náufragos fué entonces muy angustiosa, y no pocos fallecieron por estenuacion. Los más animosos, alentados por Zuazo, acudieron á los restos de la carabela y emprendieron con ellos la construccion de una barca, que segun dicho de aquel, resultó una especie de artesa. Sin embargo, con ella hicieron varios viajes á la otra isla, trayendo las ordinarias provisiones. Cerciorados de su solidez, y habiendo almacenado tasajo de tortuga para mucho tiempo, se proveyó con él la barca, embarcando tambien odres de piel de lobo, y por acuerdo general em-

prendió navegacion á buscar la costa de Nueva-España, con tres hombres. Alcanzó tierra, cerca del rio Medellin, á los once dias, habiendo hallado hermoso tiempo, y conducidos los tres hombres á presencia de Hernan Cortés, le entregaron una esquela de Zuazo, escrita en el márgen de una carta de marear, con sangre de sepia. Fueron muy agasajados por órden de Cortés, que despachó seguidamente una nave en busca de los náufragos. De los 47 que libraron en los Alacranes, salieron solo 17, despues de ciento treinta y cinco dias de permanencia en las islas. Gonzalo Fernandez de Oviedo, en su «Historia general de Indias,» edicion de 1547, relata con extension este naufragio y las penalidades y miserias que sufrieron Zuazo y sus compañeros.

1526.

Naufragio de la nao *Sancti Spiritus*, que mandaba Juan Sebastian Elcano, en el viaje del comendador Fr. García Jofre de Loaysa á las Molucas, por el Estrecho de Magallanes. Dió al través sobre el cabo de las Vírgenes, y se ahogaron 9 hombres, entre ellos el contador Diego de Estrella. Las otras naos perdieron las amarras y los bateles y echaron al agua la artillería.

Naufragio de la nao *Anunciada* de la misma armado de Loaysa. Despues del temporal del Estrecho, decidió su capitan Pedro de Vera hacer el viaje por el cabo de Buena Esperanza. Se supone que zozobró en dicho viaje.

Naufragio de la nao *San Lesmes*, mandada por Francisco de Hoces, en las islas Otahiti. Desde la dispersion de la armada de Loaysa no volvió á saberse de ella, y como el capitan de fragata D. Domingo de Boenechea, que mandaba la *Magdalena*, al reconocer aquel archipiélago en 1772, encontrase en las islas Tepujoe una cruz que denotaba mucha antigüedad, no habiendo noticias de que hubiese estado allí anteriormente ningun cristiano, se conjetura que la nao, en su derrota á las Molucas, debió perderse en dicha isla.

Naugragio de la nao *Santa María del Parral*, de la misma expedicion, en la bahía de Bizayas (Celebes). Dió al través en la costa, y los indios mataron á casi todos los tripulantes.

1527.

Naufragio de las naos *Santiago* y *Espíritu Santo* de la armada del general Alvaro de Saavedra, enviada por Hernan Cortés desde las costas occidentales de Nueva-España en busca de los buques de Loaysa. Los dos mencionados desaparecieron, y se supone naufragasen en los bajos del Estrecho de Gaspar.

Naufragio de varias naos de la armada de Pánfilo Narvaez en un huracan en Trinidad de Cuba.

1528.

Naufragio y muerte de Pánfilo Narvaez con los barcos que construyó en la Florida.

1529.

Naufragio de la capitana de la armada de Lucas Vazquez de Ayllon en la boca del rio Jordan. Se salvó toda la gente.

Naufragio de una de las tres naos que llevaba Sebastian Caboto, sobre el Rio de la Plata.

1531.

Naufragio de tres de las naos del capitan Diego de Ordás en su viaje por el golfo de Venezuela.

1532.

Pérdida de un bergantin construido en las costas de Méjico por el marqués del Valle para descubrimientos en el mar del Sur, acaecida en la costa de Aldeanueva.

1534.

Naufragio de una de las naos que salieron de Sanlúcar para la Especiería al mando del comendador Simon de Alcazaba.

1537.

Naufragio de una carabela en la costa de Puerto-Rico, salvándose la gente.

1539.

Naufragio del descubridor Francisco de Ulloa, que despues de reconocer el golfo de California siguió hácia el Norte. No ha vuelto á saberse de él.

1541.

Naufragio de la armada que llevó el Emperador Cárlos V á la conquista de Argel. Sorprendida por un temporal, perecieron en la costa 140 buques, de ellos 19 navíos de línea y 14 galeras, ahogándose 8.000 hombres. Tuvo que reembarcarse el ejército con gran pérdida, y se malogró la expedicion.

1543.

Naufragio de una de las naos de Alonso Camargo en el Estrecho de Magallanes.

1544.

Naufragio de dos naos de la armada del capitan Francisco de Orellana en el descubrimiento del rio de su nombre, ó sea de las Amazonas. Una de estas naos zozobró con más de 100 hombres.

1552.

Naufragio de la nao *Santa Margarita* de D. Pedro de Acuña, en las islas de los Ladrones.

Naufragio de tres naos y un patax, por un huracan, en la costa de Santo Domingo.

1554.

Naufragio en la costa de la Florida de los navíos de Angel de Villafañe y García de Escalante Alvarado.

Naufragio de dos navíos de la flota de D. Juan Tello de Guzman en las Terceras.

1555.

Naufragio de la nao *Concepcion*, que mandaba el capitan Francisco Nobre, en los bajos de Pedro de Baños.

Naufragio de la capitana de la flota de Tierra Firme, en que estaba embarcado el general Cosme Rodriguez Farfan, en la playa de Zapara.

Naufragio de una de las naos de la flota del adelantado de Nueva-España, en viaje de Veracruz á España.

1558.

Naufragio de la nao *San Sebastian*, mandada por Cortés Ogea, en la expedicion del capitan Juan Ladrilleros al Estrecho de Magallanes.

1562.

Naufragio de la armada con que el general D. Juan Mendoza se dirigia al socorro de la plaza de Oran. Bajo

un temporal se perdieron 20 galeras sobre la Herradura, cerca de Almuñécar, pereciendo mas de 4.000 hombres con el general Mendoza.

Naufragio del galeon *Nuestra Señora de Atocha*, almiranta de la flota de Tierra Firme, que mandaba el marqués de Cadereita. Ocurrió en un temporal sobre los cayos de la Tortuga. Pereció con este buque el célebre capitan y descubridor Bartolomé García de Nodal.

1563.

Pérdida de 15 navíos de la flota de galeones en la bahía de Cádiz, por un recio temporal.

1568.

La armada del comendador mayor de Castilla don Luis de Zúñiga y Requesens, compuesta de 24 galeras, navegando de Nápoles para España con tropas, sufrió un temporal en el golfo de Leon, que la dispersó. Zozobraron cuatro galeras con toda su gente, y las demás tuvieron gruesas averías.

1572.

Pérdida de cuatro naos de la flota del general don Cristóbal de Eraso, en la costa de Tabasco.

1579.

Naufragio de la almiranta de las naos de Honduras, abierta por un rayo.

1581.

Naufragio de una de las naos del general D. Diego Florez de Valdés, que salió de Cádiz con materiales y pertrechos para poblar y fortificar el Estrecho de Magallanes.

Naufragio de cinco naos y una fragata de la misma armada. Se ahogaron más de 800 hombres.

1582.

Naufragio de la nao *Riola* y de un bergantin de la propia armada, pereciendo 350 personas.

1583.

Naufragio de cinco naos de la misma armada, con que quedó reducida á dos naos y tres fragatas, siendo 16 las primeras al salir de Cádiz.

Naufragio en la isla Formosa del navío en que regresaba á Filipinas el P. Alonso Sanchez.

1588.

Naufragio de la armada llamada *Invencible*. Salió de Lisboa al mando de D. Alfonso Perez de Guzman,

duque de Medinasidonia; eran sus vicealmirantes Oquendo y Martin Recalde; se componia de 130 buques entre galeazas, galeras, navíos, urcas, carabelas, pataches y pinazas. A más de las tropas de desembarco que llevaba, debia incorporarse desde los Paises-Bajos el duque de Parma con 26.000 hombres. De estos buques, solo 53 volvieron á los puertos de España. Alfonso de Leiva pereció en la costa de Irlanda con 10 navíos; 81 otros con 14.000 hombres zozobraron ó fueron destruidos, y los ingleses hicieron 2.000 prisioneros.

1590.

Pérdida én San Juan de Ulúa de 14 navíos de la flota de Nueva-España, mandada por el almirante don Antonio Navarro.

1596.

Naufragio de la armada del adelantado de Castilla D. Martin de Padilla, compuesta de 80 buques. Perecieron 40 con mucha gente en un temporal sobre las costas de Galicia.

1615.

Naufragio del galeon *San Luis*, capitana de la armada del almirante D. Diego Brochero, en Dunquerque.

Naufragio del navío almirante *Jesús María*, de 24 cañones y 460 hombres, y del *Santa Ana*, de 14 ca-

ñones y 300 hombres, en el Pacífico. Despues de un reñido combate con una escuadra holandesa de siete navíos, mandada por Joris de Spielbergen, el primero se alejó muy mal parado y no ha vuelto á saberse de él. El segundo, que montaba D. Pedro Alvarez Piger, fué apresado, y en la misma noche se fué á pique con toda su gente y la holandesa que lo marinaba.

1635.

Naufragio de 10 galeras de la armada del marqués de Santa Cruz sobre la isla de Córcega, bajo un temporal. Perecieron 2.000 soldados y casi toda la chusma.

1643.

Naufragio de cinco navíos en el puerto de Cartagena de Levante.

1654.

Naufragio del navío capitana de la armada de don Francisco de Sosa, con mucha pérdida de gente y caudales. Acaeció en los bajos de Chanduy, navegando desde el Callao á Panamá con los tesoros del Perú.

1656.

Naufragio del navío almirante de la misma armada, mandado por D. Francisco Solís, en el bajo de las

Mimbres. De 650 hombres que llevaba solo se salvaron 45.

1663.

Naufragio de la armada del almirante D. Miguel Oquendo en la costa de Rota.

1671.

Pérdida de varios buques, causada por un temporal en la bahía de Cádiz.

1675.

Naufragio de siete navíos de la armada del Príncipe de Montesarcho en un furioso temporal sobre la costa de Sicilia.

1741.

HERMIONE.—GUIPUZCOA.—ESPERANZA.—SAN ESTEBAN (1).

Habiendo salido de los puertos de Inglaterra al mando del Comodoro Anson una escuadra destinada á hostilizar las costas de Chile y el Perú, el gobierno

---

(1) Debemos esta relacion al Excmo. Sr. D. Francisco de P. Pavía que la tiene consignada en sus «Fastos de la marina borbónica.»

español envió inmediatamente otra á las órdenes del general D. José Pizarro, compuesta de los buques siguientes:

Navíos.	Cañones.	Hombres.
Asia................	64	700
Guipúzcoa..........	74	700
Hermione...........	54	500
Esperanza..........	50	450
Fragata.		
San Estéban.........	40	350

Estando estos buques en el último dia de Febrero de 1741, un poco al O. del cabo de Hornos, fueron exaltados de un temporal tan violento, que dispersó toda la escuadra.

El dia 7 de Marzo tuvieron otro de la parte del NO.; con tanta nieve, que habia constantemente sobre cubierta media vara de ella; el viento soplaba con furia; los buques fueron arrojados hácia el E. y despues de muchas tentativas infructuosas para ganar lo perdido; tuvieron que regresar al Rio de la Plata, á mediados de Mayo, el navio *Capitana*, el *Esperanza* y la *San Estéban*. El *Hermione* debia hallar su fin en aquellos tan terribles mares, pues nunca más se oyó hablar de él. El *Guipúzcoa* encalló y se perdió en las costas del Brasil.

Las desgracias que sufrió esta escuadra fueron ter-

ribles: á un escorbuto destructor se unió un hambre cruel, siendo tal que se vendia cada galleta por 50 reales. Acaeció el suceso inaudito de que un marinero conservase oculto en su cama por algunos dias el cadáver de su hermano, suponiéndole vivo con el fin de aprovecharse de la escasísima racion que le tocaba. Los trabajos duros de la vida de mar, las enfermedades y el hambre destruyeron la mayor parte de las tripulaciones de esta escuadra. La *Capitana* perdió más de 350 hombres; lo mismo acaeció á la *San Estéban*; en el *Esperanza* no sobrevivieron mas que 58; en el *Guipúzcoa* tuvo que arrojar al agua un ancla y parte de la artillería y dar seis tortores al buque para su seguridad. El 4 de Abril desarboló este bajel de todos sus palos, y en este dia ya habian fallecido á su bordo 250 hombres. Todos tenian que dar á la bomba, siendo los oficiales los primeros que animaban con su ejemplo. La racion diaria estaba reducida á una y media onzas de galleta por individuo, y solo una á los que no podian trabajar por muy enfermos. Era muy frecuente ver caer muertos á los hombrs estenuados de fatiga y hambre y á tanto llegó esta calamidad, que de 700 hombres de que constaba la tripulacion, solo unos 100, inclusos los oficiales estaban en estado de trabajar.

El 25 de Abril se perdió este buque en la costa del Brasil, á 10 leguas al Sur de la isla de Santa Catalina, y en el acto de naufragar tenia 30 cadáveres en el cambés.

De esta lucida division de buques estaba escrito

en el libro del destino que solo volveria á Europa el navío *Asia*, que lo verificó á los cinco años de su salida de ella; los demás no debian regresar á los puertos de la madre patria. Como hemos dicho, el *Hermione* fué sepultado en los mares glaciales del cabo de Hornos; el *Guipúzcoa* se estrelló en la costa del Brasil; la *San Estéban*, habiendo varado en el Rio de la Plata, aunque sacada á flote fué dada por inútil; el *Esperanza*, que despues de varias tentativas habia logrado pasar al mar del Sur, fué necesario se quedase en él, no considerándolo en buen estado para volver á España.

Tal suerte tocó á la escuadra confiada al mando del general Pizarro.

La de la inglesa, aunque no fué tan fatal, no dejó de ser bastante triste: componíase de los buques que siguen:

Navios.	Cañones.	Hombres.
Centurion...........	64	400
Gloucester..........	50	300
Savern................	50	300
Pearl.................	40	250
Vager................	28	160
Tryal.................	8	100

Al número de hombres de la tripulacion se debe añadir sobre 400 de tropa de guarnicion. La del *Centurion* constaba de 129.

Esta escuadra sufrió los mismos temporales que la de Pizarro, y para que se forme de lo que son aquellos mares insertamos los siguientes fragmentos del cuaderno de bitácora del *Centurion*.

«El 23 de Mayo, ya rebasados del cabo de Hornos y próximos á la costa de Chiloe, sufrimos un temporal que nos despedazó todas las velas y destrozó mucha maniobra. Como á las ocho de la noche una ola semejante á una montaña reventó en el costado de estribor, dando al buque una sacudida tan violenta, que rompió varios obenques, quedando los palos en gran riesgo por falta de seguridad: se nos corrió la estiva sobre babor, quedando el *Centurion* dormido sobre esta banda: la consternacion de este lance fué grande, esperando zozobrar á cada momento; los balances eran violentísimos y el navío se despedazaba por instantes.

La tripulacion de este buque estaba en tal mal estado á su arribo á la isla de Juan Fernandez por la fatiga, hambre y escorbuto, que solo tenia 40 hombres en estado de maniobrar, y aun de estos algunos no podian servir para maniobar por alto. Este bajel perdió 292 hombres. El *Tryal* tuvo de baja 42 y solo estaban en disposicion de hacer servicio su capitan, segundo y tres hombres. El *Gloncester* llegó un mes despues al mismo punto y habia arrojado al mar 292 hombres, como el *Centurion* y solo estaban en estado de maniobrar los oficiales y sus criados. Por mucho tiempo la racion de agua en este buque fué solo de un cuartillo por individuo al dia. El *Savern* y la *Perla*, no pudiendo doblar el cabo de Hornos, arribaron á las

costas del Brasil. El *Vager*, habiendo logrado pasar al Pacífico en un temporal que le asaltó, se estrelló sobre la costa á los 47° de latitud, al Sur de la isla de Chiloe.

Fatal fué el hado de ambas escuadras; los pormenores horrorizan aun á los que están avezados á los riesgos y azares de la mar.

RELACION DEL NAUFRAGIO DE MAESTRE JUAN,

ocurrido en 1528, tal cual lo publicó en el Apéndice al estado general de la Armada del año de 1832 D. Martin Fernandez de Navarrete.

ADVERTENCIA PRELIMINAR.

La historia moral del «Nuevo Robinson», escrita en aleman por el Sr. Campe para instruccion de los niños y jóvenes, fué traducida elegantemente al castellano há mas de cuarenta años por el erudito D. Tomás de Iriarte. En su prólogo demostró este traductor que los rarísimos acontecimientos de Robinson no eran del todo fingidos, sino tomados de nuestras historias, aunque extendidos y adornados como convenia á una obra de entretenimiento hecha para instruir y deleitar á un mismo tiempo. Halló pruebas de esta opinion en la parte primera, capítulos VII y VIII de los «Comentarios del orígen de los Incas» que escribió el Inca Garcilaso de la Vega, cuya relacion traslada literalmente para que se adviertan los puntos de analogía y conformidad en los sucesos que se refieren en ambas obras. Igual comparacion pudiera hacerse con la relacion que ahora publicamos, y que tuvo presente el cronista Antonio de Herrera para la puntual noticia que dió de este acontecimiento en la década sexta, libro tercero, capítulo XXI de su «Historia general de Indias.» Aho-

ra existe el original ó copia coetánea en el archivo de Indias en Sevilla, y aunque difiere en algunas circunstancias de la que publicó el Inca y oyó contar á un caballero que se llamaba Garci Sanchez de Figueroa, quien certificaba habérsela oido al mismo náufrago Pedro Serrano, están muy conformes en lo principal y en algunos incidentes. Para conocerla mejor, se indicarán por notas las diferencias ó discrepancias entre la narracion del Inca y la que ahora damos á luz.

Por hacer lo que vuestra merced me mandó, me dispuse á darle cuenta de mi perdicion, y si acaso no fuese tan bueno el estilo como mi voluntad para servir á vuestra merced, esta supla y la falta que tengo de leer y escribir.

Salí de Santo Domingo sábado víspera de Ramos del año 1528 en la nao de Pedro de Cifuentes, de que era maestre ó piloto un Fulano por sobrenombre Portogalete. Seguíamos nuestro viaje para el pueblo de Higuey á cargar de bastimentos para la fortaleza de la Margarita, porque la nao en que iba llevaba tiros y pólvora y municiones para la dicha fortaleza. Tocamos en la isla de San Juan en el Puerto-Rico, y allí estuvimos cinco dias, y de allí tornamos á proseguir nuestra derrota, y en el dia siguiente tomamos otro puerto en la isla de Santa Cruz para bastecernos de agua. Allí salieron á nosotros dos canoas de guerra con 60 indios poco más ó menos en cada una de las canoas,

con sus arcos y flechas; y por respeto que aquellos indios tienen muy ponzoñosa yerba, nos hicimos á la vuelta de la mar, y ellos vinieron en nuestro seguimiento dos leguas, y ansi los dejamos y tornamos á seguir nuestro viaje: los vientos fuéronnos muy escasos: á cabo de cinco dias llegamos á las islas de Piritu, que está 30 leguas á sotavento de las Perlas, y nuestro piloto no pudo reconocer la tierra, y hízonos correr á la vuelta del Oeste costeando la tierra firme; y ansi llegamos á la isla de Guarmacaran, porque la falta del agua nos fatigaba: no la hallamos en esta isla, y tornamos á tomar la tierra firme en un puerto en que estaba un pueblo de indios de guerra, y estábamos metidos en un ancon, donde estuvimos toda una noche; y otro dia en amaneciendo salieron á nosotros 11 canoas de guerra con sus arcos y flechas enherbadas, y abordaron con el navio pidiéndonos hachas; y un hombre de nosotros que se llamaba Bautista Genovés, pensando que eran de paz se metió en una canoa, y ellos, visto el dicho Bautista en sus canoas, se desabordaron é se hicieron brevemente á lo largo de nosotros hácia la tierra, é yo tomé un arcabuz y le henchí de pedernales, é tiréles un tiro despues de ellos habernos tirado muchas flechas, y maté al principal de los indios y otros dos, y ellos con el temor del tiro se echaron al agua mucha parte de ellos, y los unos nadando y los otros en las canoas en poco espacio fueron en tierra, y hasta hoy del dicho Bautista no se ha sabido nada. De allí nos partimos y fuimos á un pueblo despoblado y hicimos nuestra aguada á la boca

de un rio. De allí, visto que el piloto no se entendia ni tenía conocimiento de dónde estaba, acordamos de nos tornar para Santo Domingo, de donde habiamos salido, y fuimos á dar en la isla de Aruba, que es del factor de Santo Domingo, y allí se salió el piloto é maestro, que en todo lo era el dicho Portogalete, y se nos huyó por ver el mal aparejo que de bastimento habia en el navío, y la mala cuenta que de sí habia dado; y nosotros, visto que no podiamos haber al dicho piloto, nos fuimos la via de Santo Domingo sin ningun remedio de persona que nos pudiese bien encaminar, porque todos éramos novicios en el arte de la mar. En el medio del golfo, un sábado en la noche ó media noche, diónos un temporal que nos llevó ambos los mástiles de la nao con todas las velas á la mar, y el navío se abrió de manera que mucha agua entraba en él; corrimos á popa, para donde los vientos y la mar nos llevaban, y á cabo de seis dias, miércoles en la noche, dimos en el bajo de la *Serrana* (1), sin hasta entonces haber abonanzado aquella tempestad, y no viamos la isla por ser tan chica, y estando ansí el na-

---

(1) El náufrago que escribe esta relacion se firma *Maestre Juan*, y el que refiere el Inca se llamaba *Pedro Serrano*, y añade que su naufragio fué en la isla *Serrana*, que está en el viaje de Cartagena á la Habana y es inhabitable por falta de agua y leña, y rodeada de bajíos. Tomó el nombre del mismo náufrago, así como la *Serranilla*, que está al NO. de ella. El derrotero de las Antillas publicado por el Depósito hidrográfico expresa la posicion geográfica de ambas islas.

vío haciéndose pedazos en el bajo, vimos blanquear el arena.

Tuve acuerdo de tomar un cuerno de pólvora que en mi caja tenía y un eslabon en la boca, y ansí me eché á la mar y nadé hasta llegar á la isla, y puesta la pólvora y eslabon en tierra, torné al navío á ver si podria mi socorro aprovechar á alguno, y desque llegué al navío estaba hecho cuatro pedazos y toda la gente en el un pedazo: tomé los cabos que hallé de las amarras, y atados uno en otro hice un cabo largo y con él me vine á tierra, y con la creciente de la noche llevó la mar el navío, de suerte que otro dia en amaneciendo no le vimos. Del navío no se pudo sacar sino la pólvora que digo y el eslabon, y por falta de pedernal, que no le pude sacar, comimos casi dos meses carne cruda, y bebimos sangre de lobos marinos y cuervos que á la isla venian. Visto por algunos que aquella vida era estéril, como vuestra merced aquí verá, aunque no como ella lo era, determinaron de hacer una balsa y la hicimos todos de algunos maderos que la mar habia traido á la isla, y atados con cueros de lobos y cuerdas de los dichos lobos, se metieron tres de ellos en la balsa, y quedamos tres, dos hombres y un mozo. A cabo de cuatro dias que los de la balsa se partieron, el uno de los tres que quedamos, que se llamaba Moreno de Málaga, visto no haber agua ni lumbre, y era por el mes de Agosto, que hasta entonces nos habiamos detenido en lo que arriba digo, se empezó á comer por los brazos, y de algunos bocados que se dió murió como rabiando. Yo, viendo que los

compañeros eran partidos y el otro muerto, y que solo el muchacho me quedaba por compañero (1), acordé de buscar algun remedio como pudiese sustentarme, y comencé con huesos de tortuga á cavar en algunas partes de la isla viendo si habria agua, y por ser la tierra poca y en medio del golfo, en todas partes la hallaba tan salada como el agua de la mar, y esta aguá mezclada algunas veces con la sangre de los lobos la bebia, y en este tiempo no llovió jamás para que del agua del cielo me pudiese aprovechar. Acordé para si lloviese hacer algunos hoyos en la arena y tomé muchas pieles de lobos, y aforré aquellos hoyos: y cuando fué Dios servido que lloviese, que fué por el mes de Octubre, cogia en aquellos hoyos alguna agua, y en algunos caracoles de los de la mar, que allá llamamos *cobos*. El agua de los hoyos duraba muy poco porque se consumia en el arena. Cuando llovió, con el deseo que tenía de beber, metíme de calidad en el agua, y cortábame de tal suerte, que me tullia de piernas y brazos, y el remedio que la hallaba era mezclalla con la sangre. Desde entrado en la isla, estuve dos meses sin fuego, y visto que el invierno venia y que no pudiera sustentarme sin fuego, acordé de hacer una balsa no mayor que para que me pudiese sostener, y fuí adonde el navío estaba perdido, digo, donde se per-

---

(1) Segun el Inca, Serrano se salvó solo en la isla y así permaneció tres años, hasta que otro náufrago pudo igualmente salvarse allí, y continuaron viviendo ambos unidos otros cinco años.

diera, y hice una ancla de una piedra para atar la balsa en braza y media de agua de hondura, y capuzándome algunas veces hallé un guijarro (1) con el cual hice fuego; y estaba ya tal, que la misericordia de Dios y el fuego me restituyeron la vida, y el mochacho que conmigo estaba estaba tal, que yo de temor que se me muriese y el de verme tal estábamos harto temerosos de perder el uno al otro, porque en esto estaba cierta la muerte del que quedase vivo. Despues que tuve lumbre, todas las noches hacia fuegos, por que si por allí fuese algun navío nos pudiese ver por las lumbres; y en una isla muy pequeña que es en la que yo estaba, á dos leguas de mí á barlovento, estaban dos hombres de otro navío que se habia perdido, los cuales, viendo las lumbres se vinieron en una balsa adonde yo estaba, los cuales estuvieron conmigo cinco años. En este tiempo acordamos de hacer un barco con algunos maderos que la mar traia, y á nado los tomábamos los maderos y hecimos nuestro barco desta manera: yo hice con los compañeros una fragua y los fuelles de pieles de lobos, y en la parte donde el navío se perdió, hice una sierra con algunas cosas de hierro que llevábamos para la iglesia de Cubagua, de las cuales hicimos clavos: y hecho nuestro barco con sus velas de cueros de lobos curadas lo mejor que pudimos, nos embarcamos los dichos mis compañeros é yo y el mochacho, y nos partimos pensando poder pasar á la isla de Jamaica; é yo, como en la mar me vi,

(1) En esto conforma con la relacion del Inca.

y que este barco era de pedazos y sin brea, sino untado con unto de lobos tiznado de carbon, pensé luego que era imposible salvarnos en él y hice que arribasen á tierra y salimos uno de los compañeros de la otra isla é yo, y el otro y el mochacho que conmigo estaba se fueron, los cuales hasta hoy no se ha sabido nueva de ellos, é los tiempos les fueron adversos: desque ansí mis compañeros é yo nos vimos, hicimos algunos barquillos de cueros de lobo, y con ellos corrimos todo aquel bajo que son 12 leguas de largo, y todo de muy gran bajío cuento él (1); en lo mas hondo no hay mas de una braza de agua: en estos bajos hay 17 islas pequeñas que la mar las baña, si no son á cinco de ellas. Desto he yo dado aviso en Sevilla al piloto mayor de S. M. porque es muy necesario para la guarda de las naos; é á Francisco Gutierrez que hace las cartas de marear, hele mostrado cómo podrán pasar si caso confortante (2) se hallasen entre estas islas, porque hay tres pasos por donde pasen en los cuales hay á cinco brazas, porque desde nuestros barcos de cuero tomamos el fondo por todo de isla en isla por ver si halláramos algunos pedazos de navíos perdidos, y nunca hallamos nada (3). Comia-

(1) Así el original. Parece debe decir: *contándose ó advirtiéndose que en lo más hondo no hay más de una braza de agua.*

(2) Por *caso apretado, apurado ó fortuito.*

(3) El encuentro con los otros dos náufragos, la habilitacion del barco y el reconocimiento de las islas, no constan en la relacion del Inca.

mos de aquellos huevos de tortuga que hallábamos por aquellas islas, y lobos marinos, que era el mismo manjar de la nuestra. Nuestro dormir vestido era en los mismos cueros; algunas veces nos estábamos un mes y mas por esotras islillas sin venir á la nuestra: en esta acordamos mi compañero é yo de hacer dos torrejones, uno á la banda del Sur y otro á la del Norte, de piedra seca sin otro betúmen, que tenian cada uno de ellos 16 brazas en torno é cuatro de alto, con sus escaleras, y de allí nos sobiamos á devisar la mar; en la una poniamos leña y otras cosas para hacer humada para que fuésemos vistos de algun navío si acaso pasare. Hecimos un estanque de 22 brazas de pared para tomar pescado, y esta piedra de que se hizo este estanque la sacábamos de la mar, porque en la isla no habia sino arena: tambien sacamos piedra, de la cual haciamos sal. Hecimos una casa cubierta de cuero donde nos acogiamos, y nuestro vestido y ropa para dormir era de cueros de lobos: en los cinco meses del año sacábamos del arena junto á la mar huevos de tortugas, los cuales secábamos y aderezábamos de manera que los comiamos (1): estos hallábamos buen bastimento para el invierno; algunas veces comiamos de los cuervos que venian allí, y cuando no, otras cosas no las habia sino unas raices de una yerba que parecia casi verdulagas. A cabo de tres años que los otros

(1) Serrano dice que en los primeros tiempos bebia la sangre de las tortugas en lugar de agua, y que la carne la ponia al sol para comerla en tasajos.

se fueron, que eran ya ocho de nuestra vivienda allí, permitió Dios que su misericordia nos socorriese, y un dia víspera del señor San Mateo á hora de medio dia, vimos venir una nao á la vela y hecimos una humada en uno de nuestros torrejones muy grande, y como los de la nao nos vieron echaron el batel fuera y saltó el maestro y marineros en tierra y tomó con su escribano por testimonio lo que vido; este maestre se llama Juan Bautista Ginovés, vecino de Triana. Allí venimos á la Habana, donde quiso Nuestro Señor que estuviese el adelantado D. Pedro de Alvarado, mi señor, el cual vió nuestra manera de atavío; y luego del maestre fué informado de nuestra vida, el cual nos recibió por suyos y nos proveyó de lo necesario, y sostiene al otro en las Indias y á mí en España como vuestra merced vé (1). No va tan por extenso como quisiera porque la memoria de todo era imposible tenella otra que sin escribillo como lo pasaba fuese (2). Reciba vuestra merced mi voluntad que para servirle tengo, y la me-

(1) La relacion de Serrano no dice más sino que recogidos él y su compañero en el batel los llevaron al navío: que el compañero murió en la mar viniendo á España, y él pasó á Alemania donde estaba el Emperador, que le hizo merced de 4.000 pesos de renta en el Perú, y yendo á disfrutarlos allí, murió en Panamá.

(2) Bien se conoce por el desaliño de esta relacion, que se escribió de memoria algun tiempo despues del suceso; y como la del Inca fué formada por habérsela oido á una persona que la sabia tambien por boca de Serrano, tampoco es extraño contenga algunas inexactitudes, y que no conforme con esta en varios incidentes.

moria que para esto terné donde quiera que esté.— Besa las manos de vuestra merced Maestre Juan.

Una cosa se me olvidó, y es que lo que mas pena é tormento nos daba eran cangrejos y caracoles de la mar, que de noche no nos podíamos valer dellos, y con sacos de cuero que hicimos nos librábamos, y el mas del tiempo haciamos de la noche dia y del dia noche. Y estando cansados de la sed que habia tres dias que no habiamos bebido, y á esta causa no nos hablábamos uno á otro sino cada uno por su parte rezando, y yo estaba sentado á la sombra de nuestra casilla haciendo un anzuelo, estándome quejando á Nuestro Señor, diciendo que habia ocho años que estaba desnudo y descalzo en aquel desierto en que no habia ningun mantenimiento, ó que bien fuese servido de me sacar de este mundo ó á tierra de cristianos; y con aquella pasion (1) dije: *pues que Dios no me quiere sacar, sáquemè el diablo, y ahí acabaré mi vida*; y á la noche me levanté á orinar y vilo pegado en la casilla de una forma peor de la con que le pintan, con una nariz muy roma, y echaba por la nariz como humo, y por los ojos fuego, y los piés como grifo y las colas como de murciélagos y las piernas propias de un hombre y los cabellos muy negros, con dos cuernos no muy grandes: llamé al compañero, que estaba echado en la casilla, y tomamos una cruz que tenía hecha de

(1) *Pasion* se usa aquí en la acepcion de *perturbacion ó afecto desordenado del ánimo.*

3

cedro, con aquella corrimos toda la isla, y nunca mas vimos nada sino que despues de allí á quince dias me tomó de noche un muy grande espanto, y no vi nada sino que oí pisadas y no vi nada; dos veces me tomó así espanto de noche, no viendo nada (1). Sabrá vuestra merced que de los huevos de las tortugas puestos de quince dias y de ocho dias, toda la clara del huevo despues de puesto debajo de tierra se torna agua, y con aquella agua me sostenia los cinco meses del año, y teniamos tambien el agua de la que llovia en unos cueros de lobos metidos en unos hoyos, y tambien en caracoles de la mar, y tambien en unos palos gruesos cavados por dentro, y teniamos sal sacada de

---

(1) Estas visiones, nacidas de una imaginacion lastimada del terror, del espanto y de la desesperacion de no poder salir de tantas miserias al cabo de ocho años, no las refiere el Inca; y solo dice que cuando al cabo de tres años de estar solo Serrano en la isla se halló con otro hombre que habia naufragado allí cerca, no puede pintarse cuál de ellos quedó más asombrado al verse. Serrano se imaginó que era el demonio que venia en figura de hombre para tentarle. El huésped entendió que Serrano lo era, viéndole cubierto de cabellos, barbas y pelaje. Cada uno huyó del otro, y Serrano fué diciendo: *¡Jesús, Jesús! librame, Señor, del demonio.* Oyendo esto se aseguró el otro, y volviendo á él le dijo: *No huyais, hermano, de mi, que soy cristiano como vos*, y para que se certificase dijo á voces el *Credo*: lo cual oido por Serrano, volvió á él y se abrazaron con grandísima ternura y lágrimas, y continuaron viviendo juntos los cinco años siguientes. Este es el único pasaje del Inca que pueda tener analogía con las visiones y espectros que refiere en su carta Maestre Juan.

piedras de la mar, y hinchiendo los hoyos que tenian de agua y secándose se tornaba sal, y cuando hacia tormenta que no podiamos sacar pescado, tomábamos cuervos, que habia muchos, y hacíamoslos gormar el pescado que traian para sus hijos, y de aquello comiamos tambien. Para proveernos para el invierno de mantenimiento, dos meses del año, que eran Abril y Mayo, sacábamos huevos de tortuga y lavábamoslos y poníamoslos á secar, y con estos nos sustentábamos siete meses del invierno. Tambien teniamos un estanque hecho de piedra seca, con que velábamos la noche para tomar el pescado que entraba dentro. En el mes de Enero venian á parir las lobas, y comiamos sus hijos y la leche que tenian en sus buches sacábamosla en unos caracoles, y cociamosla tambien en caracoles y comiamosla. El sabor della era muy ágria, y los pellejos dellos metiamoslos á remojo, y á cabo de tres dias estaban pelados, y destos despues haciamos dellos pañetes y cosetes y caperuzas. Hecimos tres pozos, y siempre hallábamos el agua salada, y cuando llovia no la osábamos beber sin mezclarla con la del pozo, porque me cortaba todo por las coyunturas, porque como estaba cruda y yo usado á la salada, haciame daño. En este tiempo estuve dos veces enfermo, y sangréme yo mismo por dos veces, y ambas veces que caí malo fué por Agosto.

Hállase esta relacion, de letra coetánea y al parecer original, en el Real Archivo de Indias de Sevilla, legajo segundo de ***Relaciones y Descripciones***; y copia autorizada en la Coleccion de manuscritos de don Martin Fernandez de Navarrete que se conserva en el Depósito hidrográfico de Madrid.

SEGUNDA PARTE.

1767.

AVENTURERO.

Los chambequines (1) *Aventurero* y *Andaluz*, á las órdenes del capitan de fragata, D. José de Urrutia, comandante del primero, salieron del puerto de Cádiz con destino al Rio de la Plata, el 13 de Abril de 1767, con órden de conservarse unidos y de seguir la derrota que minuciosamente se les señalaba en las instrucciones. Este documento ofrece una muestra de la manera de navegar en aquella época, en que aun estaban los

(1) Chambequin se llamaba al jabeque con aparejo de fragata. Los chambequines y jabeques se conservaron en la Armada, como buques ligeros, hasta principios del presente siglo. Los habia que montaban hasta 20, 30 y más cañones de los calibres de á 8, 6 y 4, y á esta clase debia pertenecer el *Aventurero*, primero, porque estaba mandado por capitan de fragata; segundo, porque su dotacion llegaba á 200 hombres, segun se deduce del expediente de naufragio, y tercero por el calado, que puede calcularse por la declaracion de haber varado de proa en dos y media brazas.

buques atenidos á la estima (1), ó por lo menos, de las precauciones que se les recomendaban; y pareciéndonos curiosas, trascribimos con su propia ortografía las siguientes:

Advertensias para esta derrota.

«Si estando de la Línea para el S. se viere el tiempo rebuelto, particularmente en dias de Conjuncion ú oposicion de Luna, y el viento fuere del N. para el NO. se hará la prebencion de quedar á palo seco, pues en poco tiempo se rodeará al S. ó SO. tan fuerte, que es preciso darle la popa.

»Si estando de la linea para el S. se vieren de prompto relampagos por la banda del S. aunque la noche esté muy clara, se hará la misma prebencion, pues tardará muy poco en dar el viento tan fuerte que parece que se quiere llevar los Palos.

»Siempre que en esta navegacion se vieren por las Jarcias enredadas como hilachas de lienzo ó thelas de Araña, es señal de no tardar mucho el viento recio por el SE. como á distintos les ha sucedido verse quasi zozobrados.

»El prevenir en esta Derrota que se vaya á reca-

(1) Harrison ensayó el primer reloj de longitud en un viaje á Lisboa en 1736, y en 1764 se hizo la prueba de otro más perfecto del mismo autor, pero aun pasaron bastantes años antes de que se generalizara en los buques este utilísimo instrumento perfeccionado por Berthoud, Le Roy, Arnold y otros artistas posteriores.

lar á el Cabo de Sta. Maria, es por huir del Arrecife en que se perdió el Navio de Poloni, que está al L se. de la punta del SO. de Castillos á distancia de 3 leguas, á cuyo paraje han ido á recalar hasta aora los que hazen esta Navegacion.

»Pasada la Linea, empieza la Aguja á Nordestear, esperimentando en la entrada del Rio hasta 15 grados.

»Previenese que por reiterados recalos que han hecho á la boca del rio de la plata distintos Pilotos que navegaron desde España á él, encontraron por lo regular 120 leguas de diferencia en la espresada navegacion; y así son de comun sentir, que el cabo de Sta. María en la entrada de este Rio se debe Concciderar 6 grados mas al O. de lo que le situan las Cartas Olandesas.—Cadiz 30 de Diziembre de 1766—Firmado—D. Juan de Soto y Aguilar.» (1)

Los chambequines tuvieron una feliz navegacion hasta el amanecer del 26 de Junio que avistaron tierra. Por la configuracion de esta y por la latitud observada á Mediodia, 35° 4′, supusieron ser las del cabo Maldonado, mas no pudieron reconocerla por estar el viento escaso del N.

El 27 al mediodía volvieron á observar latitud 35° 9′, marcando al propio tiempo al NE. 1/4 N. la medianía de las sierras que consideraban de Maldonado, y hallándose á distancia de 3 á 4 leguas de la costa hicieron rumbo desde esta hora al O. 1/4 NO.

---

(1) Don Juan de Soto y Aguilar era el director de la escuela de pilotos de Cádiz, y comandante de este cuerpo.

hasta las tres que descubrieron nuevas tierras más altas que las anteriores.

Confundidos con esta vista inesperada, no habiendo en ninguno de los dos buques práctico de costa ni persona que la conociera, recelaron hallarse más adelantados de lo que suponian, y no determinándose á navegar durante la noche, fondearon en 8 $^1/_2$ brazas de fondo lama.

A las siete y media de la mañana del 28, se hizo por el *Aventurero* la señal de levar, que ejecutó el *Andaluz*. Al primero le faltó la margarita y tuvo otros entorpecimientos que le hicieron caer de la mala vuelta, pero asegurada el ancla, siguió dando la vuelta redonda, sondando en 8 y 7 $^1/_2$ brazas, sin la menor desconfianza. Antes de concluir la virada, repartida ya la gente para cazar las mayores, disminuyó el fondo repentinamente, en términos de quedar varado el chambequin en 2 $^1/_2$ brazas antes de que pudiera concluirse la orzada.

El viento era NNE. fresco con marejada, que mortificó al buque desde el momento: se aferró el aparejo, haciendo señal al *Andaluz* de aproximarse, y alijando pesos mientras tanto, se prepararon espías, se echaron al agua las embarcaciones, se picaron por último los palos, todo inútilmente: en el corto espacio de tres horas, desfondado el buque, yacia tumbado sobre el banco inglés.

El *Andaluz* fondeó á cuatro millas de distancia y envió sus embarcaciones para salvar con las del *Aventurero* su tripulacion, única cosa que quedaba que

hacer, mas no fácil, porque con viento y corriente en contra empleaban ocho horas en cada viaje. Una de las lanchas con 45 hombres, arrollada por las corrientes, fué á dar en la costa á 27 millas de Buenos Aires; los botes se manejaban mejor, si bien lentamente: así que, hasta las dos de la tarde del 29 no se concluyó el trasbordo, con gran molestia y peligro de los últimos, entre los que estuvo el comandante.

El *Andaluz* fondeó el 30 en Montevideo, desde cuyo puerto, así como desde el de Buenos Aires, se enviaron embarcaciones, cuando mejoraron las circunstancias del tiempo, á fin de salvar los pertrechos del *Aventurero*, mas éste se encontraba tan destrozado, que solo una parte de la arboladura y velámen pudo extraerse.

El 22 de Febrero de 1768 se celebró consejo de guerra en Cádiz en casa del capitan general de la Armada, marqués de la Victoria, para examinar la causa de la pérdida del chambequin. Presidió el teniente general D. Daniel Huoni, contándose entre los vocales los jefes de escuadra, marqués del Real Trasporte, D. Luis de Córdova, D. Agustin de Idiaquez y D. Francisco Javier de Winthuysen, y resultó absuelto por unanimidad el capitan de fragata D. José de Urrutia.

1771.

CASTILLA.

Las guerras sostenidas en la segunda mitad del siglo pasado, dificultando la comunicacion de la Penín-

sula con las posesiones de Ultramar, y anulando la navegacion de particulares, habian obligado á distraer á los buques de guerra de su objeto esencial, destinándolos con frecuencia á la conduccion de caudales y efectos de valor del Estado y de particulares, que aun así no siempre llegaban á su destino, atacados, aun en plena paz, por fuerzas superiores apostadas arteramente á fin de interceptarlos.

Cuando los buques destinados á estas peligrosas comisiones llegaban á los puertos de América, se publicaba un bando con anuncio de la apertura del registro, y acudiendo el comercio á consignar con las formalidades establecidas la cantidad de metálico, pastas ó frutos valiosos, se procedia á su embarco hasta completar el total que á veces constituia un verdadero tesoro (1). El registro se cerraba con solemnidad poco antes de dar la vela.

El navío *Castilla*, mandado por el capitan de esta clase, marqués de Casinas, del órden de Santiago, se encontraba en este caso, listo para hacerse á la mar desde el puerto de Veracruz, en 1771. El 30 de Noviembre, aunque cerrado el registro, no se habia embarcado la plata: el comandante y su segundo se ha-

---

(1) La expedicion del navío *Fulgencio* en 1799 trasportó de Veracruz á Santoña siete millones de pesos en pastas, y una considerable cantidad de grano, cacao y vainilla. No menos valor trasportó el navío *San Pedro Alcántara*, como se verá en su lugar.

llaban en tierra en las formalidades de la documentacion y entrega, cuando hácia las cuatro de la tarde, repentinamente, y sin los anuncios que suelen precederlo, saltó el viento del Norte con impetuosidad extremada, impidiendo, como acontece por lo comun en aquel puerto, que aquellos jefes pudieran restituirse á bordo.

El temporal no cogió desprevenido al buque, cuyo oficial de guardia, teniente de navío, D. Félix Texada, correspondiendo á su buen concepto, suplió acertadamente la falta de órdenes superiores. Se calaron las vergas y masteleros y se reforzaron las amarras de los botes, confiando en las del buque, que se habian recorrido y forrado el mismo dia; y justificada era la tal confianza, pues ocupando el *Castilla* el paraje mejor, al abrigo del castillo de S. Juan de Ulua, tenia por la proa cuatro chicotes de dos cables de cáñamo de 20 y 21 pulgadas al NE. amarrados á distintas argollas de la muralla; la segunda y tercera anclas, con sus respectivos cables de 23 pulgadas, tendidos de chicote á chicote al NO., y por la popa ó al SE. la esperanza con su correspondiente cable de 24 pulgadas ayuste de otro igual y un anclote con calabrote de 13 pulgadas; mas, como habrá ocasion de ver en el relato de los siniestros de nuestra Marina, nada basta á veces para resistir la violencia de los temporales de aquel mal puerto.

A las doce de la noche, bajo una racha ahuracanada, partieron á un tiempo todas estas amarras, arrancando el navío con una velocidad que no hubiera dado tiempo para intentar su detencion, si algo que-

dara que hacer para conseguirla. Los tres cables de distancia que separan al Castillo del arrecife de los Hornos, fueron traspuestos por el navío en seis minutos, que otros tantos siglos parecieron á sus tripulantes, temerosos de dar en tal escollo, mas el gran calado del buque (26 pies), y la direccion del impulso le hicieron tocar antes, quedando en un canalizo á tiro de pistola de la temible rompiente en que su destruccion hubiera sido instantánea.

Varado el buque, con el través al viento, sufrió en la arboladura el impulso de éste que lo hizo zozobrar sobre babor sin dar tiempo para picar los palos, á cuya faena se preparaban desde el momento de la arrancada. La gente tuvo que refugiarse sobre el costado de estribor, desde el que zafó los acolladores, pero aun cuando los palos partieron por sí solos, no por ello adrizó el navío. Impidieron, sin embargo, que la mar arrastrara al buque al arrecife, porque clavados en la arena, servian de puntales, contribuyendo tambien á este resultado el ancla que á bordo quedaba, que entaligada en aquellos momentos con las dificultades que es fácil concebir, se fondeó oportunamente.

Al amanecer, completamente desfondado el navío, sin ofrecer espacio para sostener á los que lo dotaban, se reunieron los oficiales para acordar en junta que era preciso pensar en la salvacion de la gente: mas ¿cómo intentarla? Las embarcaciones habian sido llevadas por la mar; el estado de ésta hacia imposible la venida de las de otros buques, y se veia bien la gente que en ellos y en el muelle, atraidos por los cañonazos

disparados en los primeros momentos, contemplaban con angustia su situacion sin poder auxiliarlos.

Seguian deliberando á las doce del dia 1.° de Diciembre, cuando vieron que de una de las fragatas más próximas se destacaba una lancha retenida por una guindaleza. Gracias á esta precaucion, llegó sin accidente al costado y recibió, con un oficial, cuanta gente podia contener sin peligro de zozobrarla. La guindaleza sirvió para el regreso á la fragata, y repetida la operacion con igual felicidad, fueron saliendo todos del *Castilla* con el mayor órden, haciéndolo el último, cual correspondia, el oficial Texada, comandante accidental, cerca de la anochecida.

No fué solo este navío el que sufrió los efectos del temporal: el *San Nicolás* varó en la isleta inmediata al castillo y perdió el tajamar, pero salió despues de alijado: las urcas *San Cárlos* y *San Juan* padecieron quebranto en los costados por el choque de ambas, con motivo de haber faltado un ancla á la última, y la balandra *Belona*, arrojada sobre la muralla, consiguió á duras penas sostenerse á flote, haciendo 120 pulgadas de agua por hora.

El Norte siguió reinando, con algunas interrupciones, todo el mes de Diciembre, desmenuzando el *Castilla*, con lo que pudo extraerse mucha parte de la carga estivada en la bodega y pañoles, que consistia en 885 zurrones de grana, 100 de cacao, 5 cajones de vainilla y 5.860 planchas de cobre. Sacóse tambien la artilleria y pertrechos, aunque con la desgracia de un buzo que debió enredarse en el fondo.

Todos estos efectos, con la plata registrada, se embarcaron de nuevo en los navíos de particulares *San Nicolás* y *Begoña*, fletados y armados por el marqués de Casinas; embarcó tambien en las urcas el batallon de infantería de Flandes, y todos estos buques, convoyados por las fragatas *Juno*, *Dorada* y *Perla*, que al efecto habian venido de la Habana, salieron en direccion de este puerto á primeros de Febrero de 1772.

A la llegada á Cádiz del marqués de Casinas se formó la causa del naufragio, celebrándose el consejo de guerra en la isla de Leon (San Fernando), el 15 de Junio del mismo año, bajo la presidencia del teniente general, marqués del Real Trasporte. Se declaró absuelto de todo cargo al comandante del navío *Castilla*, por considerarse irremediable su pérdida.

1779.

PODEROSO.

—

Por Real órden de 19 de Junio de 1779, dirigida al capitan general del Departamento de Cádiz, D. Andrés Reggio, se dispuso diesen la vela sin pérdida de tiempo los navíos *Poderoso*, *Santo Domingo* y *San Leandro*, las fragatas *Santa Bárbara* y *Rosario* y el paquebot *San Gil*, todos á las órdenes del brigadier D. Juan de Lángara, comandante del primero, para cruzar sobre las islas Terceras y proteger la recalada de embarcaciones esperadas de América. —Esta divi-

sion, que tuvo posteriormente algunas variaciones en el número y clase de los buques, cruzó efectivamente en el lugar designado los meses de Julio, Agosto y Setiembre, sufriendo un fuerte temporal en que padeció tanto el buque de la insignia, que á pesar de cuantas precauciones marineras adoptó su comandante, se fué á pique el 27 ó 28 de Agosto, salvándose toda la gente con el auxilio de los otros buques.

El citado Capitan general participó esta ocurrencia en los siguientes términos (1):

«Excmo. Sr.—Muy señor mio: El dia 2 del corriente llegaron á Cádiz al mando del brigadier D. Juan de Lángara, en el estado que manifiestan los adjuntos, las fragatas *Santa Catalina* y *Santa Teresa*, navío *San Leandro* y fragata inglesa apresada *Winchcom*, constando de la adjunta carta del citado oficial las ocurrencias que ha tenido en su crucero sobre las islas Terceras, una de ellas la desgraciada del navío *Poderoso* que mandaba. De la relacion que hace del suceso y providencias que él tomó, se deduce que nada le quedó que hacer de lo que correspondia á un oficial de su honor é inteligencia facultativa.—Aunque parecia que en términos tan claros se hacia ociosa la formali-

(1) Debemos el conocimiento de estos documentos á la amabilidad de los señores D. Pedro Ristori, secretario de la Capitanía general del Departamento de Cádiz y D. José de la Torre, archivero de la misma, que sacaron copia de los originales. En el Ministerio de Marina no existe este expediente, habiéndose remitido con todos los anteriores al año de 1734, al archivo general de Simancas.

dad de consejo de guerra, omitido de órden de su Magestad en el idéntico caso de la pérdida del navío el *Fernando* (1), sin embargo de que lo solicitó con eficacia su comandante D. Jerónimo Argomedo, como igualmente lo ejecuta ahora en la referida carta el citado D. Juan de Lángara, habiéndome repetido de palabra con más viveza sus instancias, le he prevenido, condescendiendo á ellas, que me presente su diario y los de sus oficiales, y dispondré se examinen para proceder despues á lo que corresponda, si en vista de lo expuesto no determinare otra cosa S. M.—La Divina, etc., Isla 5 de Octubre de 1779.—Excmo. Señor Castejon.»

Por contestacion se expidió la siguiente Real órden:

«Enterado el Rey estensamente del diario que ha remitido el brigadier D. Juan de Lángara, relativo á la comision á corso que ha desempeñado últimamente con todo celo y actividad recorriendo todas las islas Terceras, aproximándose á ellas por si encontraba, así embarcaciones españolas, para abrigarlas, como enemigas persiguiéndolas, como lo ha acreditado apresando la fragata corsaria inglesa de 26 cañones nombrada la *Winchcom,* despues del desgraciado incidente de la pérdida del navío *El Poderoso* de su mando, en cuyo crítico lance, sufrido en un récio temporal, halla S. M. fundado el concepto de V. E. que espone en carta de 5 del corriente (núm. 908), manda S. M., que como V. E. opina, se omita el exámen de los diarios

(1) Nada se ha encontrado con relacion á este naufragio.

sobre este suceso, y por consiguiente el consejo de guerra que el honor del citado brigadier ha pedido á V. E., pues está S. M. plenamente satisfecho de que ha practicado cuanto ha sido dable en este lance. Lo que prevengo á V. E para su cumplimiento y que lo comunique á este oficial para su debida satisfaccion.—Dios, etc., San Lorenzo 12 de Octubre de 1779.—El marqués Gonzalez de Castejon.—Sr. D. Andrés Reggio.»

El Sr. D. Martin Fernandez de Navarrete, en su *Bibloteca marítima*, artículo «D. Juan de Lángara,» da noticia de la pérdida del navío *Poderoso*, diciendo pertenecia á la escuadra del marqués de Casa-Tillí, y que arbolaba su insignia. Mal parado en el temporal que aguantó sobre las islas Terceras, se fué á pique el 27 de Agosto de 1779, salvándose la gente por las eficaces medidas que tomó el comandante D. Juan de Lángara. (B. M., tomo II, pág. 250.)

El Sr. D. Francisco de P. Pavía en los *Fastos de la marina borbónica* que publicó en la «Crónica naval,» dice sobre el mismo siniestro: (Tomo II, pág. 105.)

«Estando cruzando sobre las Terceras la division del brigadier D. Juan de Lángara, perteneciente á la escuadra del general D. Antonio de Ulloa, compuesta aquella de los navíos *Poderoso*, *Leandro* y fragatas *Catalina* y *Teresa*, sufrió un fuerte temporal en que padeció mucho el primero de los citados navíos, y no pudiendo contener el agua que hacia, sin embargo de haber acudido á todos los recursos del arte, fué abandonado por irse á pique el 28 de Agosto, continuando

Língara su crucero con los demás buques y apresando el 4 de Setiembre, sobre la isla de Santa María, la fragata de guerra inglesa *Winchcom*, de 26 cañones, que despues sirvió como urca en nuestra Armada.

1780.

SANTA MARTA.

—

«Diario de Navegacion que con el fabor de Dios y su Madre boi ha executar sobre la fragata de mi mando *Sta. Marta* del Porte de 38 cañones, en conserba de la escuadra y espedicion mandada Por el Excelentísimo Sr. D. Juan Bautista Bonet.—Sale calada esta fragata de popa 18 pies, de proa 17 id., batería al medio 8 id.»

Este es el título de uno de los documentos consultados para el conocimiento del naufragio de la fragata en él nombrada, acaecido en el bajo de las Mesas de Contreras, costa de Yucatan. Los límites de este libro no admiten el exámen del diario en lo que se refiere á la expedicion citada, que tenia por objeto el ataque de las plazas de Movila y Panzacola, ni consienten tampoco comentarios acerca de las curiosas deducciones que pueden hacerse sobre la derrota y situaciones de la escuadra. Estas noticias pertenecen á la historia general de la Marina, donde serán seguramente utilizadas. Aquí se aprovechan solo aquellas, que unidas á otros antecedentes y datos oficiales, constituyen los necesarios para seguir el trayecto de la fragata hasta el momento de su destruccion.

La escuadra de D. Juan Bautista Bonet, y el convoy escoltado por ella, que conducía tropas, pertrechos militares y otros elementos propios para la enunciada expedicion, salió del puerto de la Habana el 6 de Marzo de 1780, siendo la fragata *Santa Marta* que mandaba el capitan de esta clase, D. Andrés Valderrama, una de las cazadoras, encargada de la descubierta á vanguardia.

La navegacion no ofreció incidente notable en los primeros dias; era el tiempo inmejorable, brisa fresca del NE.: la *Santa Marta*, que era de excelente marcha, se conservaba por lo general con las tres gavias, adelantándose con frecuencia para sondar en el banco. El 12 refrescó notablemente la brisa, apareciendo disperso el convoy al amanecer: nuestra fragata recibió por señal la órden de pasar á la voz del general, y verbalmente, la de reconocer á sotavento en busca de dos embarcaciones que se habian perdido de vista, pero con especial recomendacion de incorporarse á la escuadra.

Tomando la vuelta del NE. con toda vela, descubrió por la tarde estas dos embarcaciones, la una balandra, á que indicó el rumbo del convoy, haciéndola forzar de vela, y la otra un bergantin trasporte de guerra, que no podia imitar la maniobra por haber desarbolado del palo mayor. La *Santa Marta* participó por señal esta ocurrencia, aunque la mucha distancia hacia poco probable se distinguieran las banderas, no conociéndose en ella las que tenia el General, lo que causó indecision en el comandante, dudoso entre el cumpli-

miento de la órden recibida y el abandono del bergantin *San Juan Bautista*, que sin poder navegar más que á un largo, quedaria expuesto al encuentro de enemigos y á que en poder de estos cayeran dos compañías del regimiento de Navarra y una parte del tren de sitio que llevaba á bordo. El patron del bergantin opinaba por la vuelta á la Habana con la bandola que estaba armando, en el concepto de que la reparacion en aquel arsenal seria instantánea y podria unirse oportunamente á la escuadra; mas este juicioso dictámen no fué acogido por el comandante de la fragata, que sin tomar resolucion definitiva, vacilaba entre las que se le ocurrian. Proyectó primero fondear en la sonda de la Tortuga; hacer allí el trasbordo á la fragata de tropa y artillería, y dejando que el bergantin ganase alguno de los puertos de Cuba, seguir el rumbo de la escuadra: contrariado por la fuerza de la brisa, pensó despues seguir el aviso del patron y atracar la costa de Cuba, para hacer en alguno de sus puertos el trasbordo; mas la pesadez del bergantin, que sotaventeaba mucho con su bandola le hizo abandonar tambien esta idea, concibiendo por último la de arribar á la costa de Campeche.

Para ganar el tiempo perdido, tomó á remolque el bergantin; picó la sonda por las 20 brazas, y fondeó en 8 $^1/_2$ el dia 22, por haber quedado encalmado. Siguió despues con vientos calmosos, fondeando por la noche en vuelta del SSO. hasta descubrir tierra y marcar el Cuyo á distancia de 10 á 12 millas, el dia 23; y habiendo sondado en 5 brazas, fijó el punto, haciendo

rumbo al O. de la aguja para barajar la costa por este braceaje hasta la Vigia de Ceilan donde pensaba tomar lenguas, hacer el trasbordo y despachar el bergantin á Campeche, si la costa estaba franca de enemigos. El patron del bergantin, que llevaba 30 años de navegacion en la carrera de la Habana á Campeche, observó que él braceaje elegido era muy corto para la fragata, y conceptuaba prudente correr por otro mayor. Esta misma observacion hizo el piloto de la fragata, desentendiéndolas el comandante, porque habiendo mandado el bergantin *Renombrado* en aquellas costas, se consideraba práctico.

El mismo dia 23, poco despues de anochecer, el timonel que sondaba á babor cantó 4 $^1/_2$ brazas, á cuya voz dió el comandante la de cerrar el timon á la banda, para salir á más agua; pero en el mismo momento tocó de popa la fragata, quedando varada en tres brazas arena y piedra.

Inútilmente se preparó el aparejo para salir con su ayuda; el mismo resultado tuvieron las estachas tendidas por la popa: la actividad y el acierto con que se maniobró toda la noche no lograron mover el buque una pulgada: al amanecer el 24, reunida la junta de oficiales y recorrida prolijamente la situacion de la fragata, se reconoció que habia llegado su fin. El agua estaba nivelada en la bodega con la esterior, sin que las bombas fueran suficientes á disminuirla: los fondos estaban destrozados.

Como la tierra no distaba más de dos millas, y seguian los tiempos bonancibles, con las embarcaciones

de la fragata, las del bergantin y una gran plancha formada con la arboladura, se pusieron en la playa víveres y armamentos muy oportunamente, porque á las ocho de la mañana del 25 tumbó la fragata sobre estribor.

El 27 se despachó para Campeche el *San Juan Bautista*, así para llevar la tropa como para solicitar víveres y embarcaciones en que salvar los pertrechos. En esta faena continuó la tripulacion hasta el 29 de Abril, sacando todo lo que podia utilizarse de la *Santa Marta* y embarcándolo en goletas y saetías de la costa, y el 3 de Mayo, en las mismas embarcaciones, llegó con su comandante al puerto de Campeche, sin haber tenido desgracia personal alguna.

Los sucesos del Apostadero demoraron la formacion de la causa de este naufragio, que no se ordenó hasta el 14 de Setiembre, demorándose tambien la celebracion del consejo de guerra por un raro incidente, de que no sabemos haya otro ejemplar.

El 23 de Diciembre se dió lectura del proceso ante el Consejo, reunido desde las ocho de la mañana, que acordó seguir las deliberaciones en los siguientes; mas noticias recibidas de la costa, hicieron necesaria la salida de una parte de la escuadra al mando del general D. José Solano, y como éste y los comandantes de varios de los buques eran vocales, no pudieron reunirse de nuevo hasta el regreso, ó sea hasta el 25 de Enero de 1781. Este dia y el siguiente se discutió mucho sobre los cargos que resultaban á Valderrama, sin ponerse de acuerdo los jueces. El fiscal presentaba

dos principales: «Desobediencia á las órdenes recibidas y mala derrota por falta de práctica y sobra de desprecio de los inteligentes;» pero algunos vocales encontraban otros relativos á las maniobras de la *Santa Marta* desde la separacion de la escuadra.

En efecto, ya que su comandante no admitiera la opinion del patron del bergantin de retroceder á la Habana, donde en algunas horas se hubieran reparado sus averías, podria, notando su situacion, forzando de vela y en virtud de su buena marcha, haber alcanzado la escuadra y participado á su jefe la ocurrencia, obedeciendo así las órdenes recibidas y quedando en posibilidad de alcanzar prontamente al *San Juan* si se conceptuaba conveniente escoltarlo. Podia haber trasbordado la tropa en la mar, aprovechando los tiempos bonancibles que reinaron, uniéndose con ella á la escuadra. Podia haber tomado el remolque del bergantin, no como lo hizo á lo último para separarse de la escuadra, sino por el contrario para seguirla. En una palabra, no podia hacer cosa peor que la que hizo.

Estas reflexiones, que naturalmente ocurririan á los vocales; la imprudencia de la derrota de la fragata sobre la costa de Yucatan; las observaciones hechas al comandante sobre la misma, no eran sin embargo, suficientes para dictar una sentencia, para la que son necesarias pruebas tan claras como la luz del dia, segun expresion de las leyes. Las declaraciones de los testigos eran contradictorias, y la verdad aparecia, por tanto, dudosa en el proceso. Por otro lado, las cartas exhibidas por el acusado, como usadas en su navega-

cion, ofrecian paso libre á la fragata por el braceaje de 5 brazas y rumbo al O. seguido por ellas, circunstancias todas que utilizó hábilmente el defensor de Valderrama, teniente de navío, D. José María Chacon, y que, como queda dicho, originaron la larga discusion y desacuerdo de los jueces, favoreciendo al comandante de la fragata, que resultó absuelto por pluralidad de votos.

1782.

SAN MIGUEL.—PERPETUA.—BEGOÑA.—NATALIA.

ESCUADRA DE DON LUIS DE CÓRDOBA.

En un furioso temporal del SO., desamarrado en la bahía de Algeciras el navío *San Miguel*, de 74 cañones, mandado por el capitan de esta clase D. Juan Joaquin Moreno, se hizo pedazos sobre las baterías de Gibraltar. D. Antonio de Escaño, mayor general de la escuadra, consignó en el extracto de su diario, la pérdida de este buque y las demás que causó el temporal en los términos siguientes (1):

«Continuando el sitio de Gibraltar, y tratándose de

---

(1) Este documento se ha publicado íntegro en la pág. 64 de la obra *Elogio histórico del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño*, por D. Francisco de Paula Cuadrado y De-Roó, capitan de navío retirado, académico de número de la Real de la Historia.—Madrid, imprenta de la Real Academia de la Historia: 1852.

evitar la entrada de víveres, se dispuso la escuadra del teniente general D. Luis de Córdoba á impedir que la inglesa del almirante Howe lograse introducir en aquella plaza el convoy que traia de Inglaterra, lo necesario para abastecerla por un año á lo menos. Con este objeto se formaron divisiones de jabeques, faluchos y lanchas, y todo pronto, se supo (Algeciras 9 de Octubre 1782) á las nueve de la noche, por un jabeque que habia visto á los enemigos, que su escuadra se hallaba sobre el Cabo de San Vicente ciñendo un recio Poniente. Al punto se mandó levar la segunda ancla, ponerse á pique de la otra, meter las lanchas, hacer zafarrancho de combate, y prepararse á formar la línea que estaba dispuesta, fondeando desde la punta Carnero hasta la isla Verde.

»*Dia* 10. Por la tarde con el viento fresco del OSO. permaneció inmóvil la escuadra, pero se mandó á las tres divisiones que habian de atacar el convoy, se apostaran en punta Carnero, lo que no pudieron verificar por lo que cargó el viento por el SO., y esto obligó á las fragatas *Cármen* y *Asuncion* y balandra primera *Resolucion*, que cruzaban sobre Cabo Espartel, á venir de arribada á Algeciras, sin noticia de los enemigos. Por la noche arreció el viento, y á pesar de haber echado abajo las vergas de juanete, arriado cable y dado segunda ancla, las fragatas fondeadas en Punta Carnero y los navíos que lo estaban frente de Algeciras, empezaron á garrar. Muchos de ellos antes de las diez de la noche pedian auxilio, porque les faltaba cable; otros tiraban cañonazos en señal de ser

grande su apuro; y nosotros que nada veiamos por la cerrazon, que no podíamos desamparar el bloqueo, ni dar auxilio con lanchas, porque las teniamos dentro, ni enviar otros buques por el mucho viento y gruesa marejada que los expondrian á caer sobre la plaza, nos limitamos á disponer órdenes, para cuando calmase algun tanto el viento dar todos los auxilios necesarios. El apuro era tan grande, porque como el auxilio debia ser de anclas y de cables, se tenia presente que las quintas se habian dado para las flotantes, que muchas se perdieron á la entrada de esta rada, que todos los navíos tendrian dos ó tres en el agua para sostenerse, y que no habia recurso en tierra por falta de parque.

»*Dia* 11. Al amanecer vimos el navío *San Miguel* varado en la playa de Gibraltar; la fragata *Perpétua* encallada en Puente Mayorga; los navíos *Galicia*, *Atlante*, *Terrible*, *España*, *Triunfante y Guerrero*, con las fragatas *Cármen* y *Lucía*, fondeados entre Puente Mayorga y Gibraltar; el brulote *Begoña* se habia ido á pique de resultas de un abordaje; la balandra *Natalia* embarrancada cerca del rio Palmones; el navío *San Dámaso* sin palo de trinquete ni bauprés de resultas de un abordaje, y omito mencionar las averías de serviolas, galerías, botalones y otras piezas de arboladura. Los navíos muy atracados á tierra no padecieron nada, pero los que estaban más afuera, ó quedaron á media bahía, y se acudió para traerlos á fondeadero ó habian dado la vela para asegurarse entre Puente Mayorga y Gibraltar. En esta situacion observamos un fuego vivísimo de bala roja, granadas y bombas hecho

desde la plaza contra el navío *Triunfante* y demás que estaban en su fondeadero; el *Triunfante* echó la pólvora al agua y dió la vela, sin poder mejorar su situacion, y los demás sufrieron el fuego sin desgracias. Al mismo tiempo se hizo señal por las torres, que la escuadra enemiga de cinco navíos, once fragatas y un convoy, embocaba el Estrecho. Inmediatamente salieron las lanchas y los buques menores que no tenian averías, para situarse en sus apostaderos, especialmente en el de Punta Carnero. Se activó amarrar los navíos muy separados de la costa; se hizo zafarrancho, y quedó la escuadra sobre un ancla, con la fortuna de que el viento hubiese calmado tan á tiempo, que pudieran asegurarse los buques, excepto cinco embarcaciones mercantes: la escuadra y convoy enemigo, queriendo evitar los fuegos de las lanchas de Punta Carnero, fueron arrastrados por las corrientes, y sin poder fondear en Gibraltar, pasaron al E. del monte.»

1783.

DRAGON.

Habiendo salido de la Habana el 22 de Mayo los navios *Dragon*, de 60 cañones, y *San Leandro* con destino á Veracruz, tomaron la sonda de Campeche el 24 por el paralelo de 23° de latitud, enmendando el rumbo para alcanzar el de 22° 30′, que el piloto del primero, hombre práctico en la navegacion del Seno, conceptuaba como más seguro para evitar el riesgo

del arrecife de Mujeres, en que tantos buques han perecido arrastrados por las corrientes.

Gobernaron al OSO. hasta el 26, sondando con frecuencia y hallando conformidad en las latitudes observadas y de estima, lo cual les hizo suponer no habia corriente, por más que las diferencias encontradas en la sonda, que explicaba satisfactoriamente el piloto, se lo hiciese dudar.

El 27 á medio dia se situaron en 21° 56′ latitud, con buena longitud, demorando el bajo Nuevo al O. 5 S. distancia 99 millas, por lo que gobernaron al OSO. con objeto de pasar entre éste y el triángulo. A las doce de la noche sondaron en 30 brazas (*c*) y media hora despues, varó el ***Dragon***, habiendo andado, segun su estima, 39 millas desde el principio de la singladura.

El piloto, confuso con el accidente, no podia decir en cual de los bajos se encontraban, limitándose á repetir que su cálculo solo podia haber errado en la velocidad de la corriente que los habia adelantado prodigiosamente; pero sus escusas no podian remediar el mal; el navío estaba varado.

El brigadier D. Miguel de Sousa que lo mandaba, teniendo tambien á sus órdenes al *San Leandro*, hizo inmediatamente disparar cañonazos y hacer señales que evitasen á éste igual suerte. Despues, caladas vergas y masteleros y reconocido prolijamente el fondo por las embarcaciones, se descubrió encontrarse el ***Dragon*** en el bajo Nuevo, agarrado solo de proa y teniendo á muy corta distancia por la popa 5 brazas de

agua. El viento era bonancible y la mar llana, circunstancias que hicieron nacer la esperanza de sacar el buque prontamente y sin avería.

En efecto, tendida por la popa un ancla y tres anclotes, alijado el buque de la artillería de proa y otros pertrechos que se arrojaron al agua, cedió á los esfuerzos de los cabrestantes, quedando á flote á las diez de la mañana del 29, aproado al viento que seguia del ENE. bonancible.

Sin pérdida de tiempo se procedió entonces á preparar el aparejo para dar la vela; pero antes de poderlo hacer refrescó el viento levantando mar que rompia con estruendo en el bajo, poniendo en nuevo peligro al navío. Aunque se tendió otra ancla para eludirlo, esta y las anteriores garraron; faltó uno de los cables, y á las diez de la noche estaba otra vez el buque con la popa sobre las piedras, dando sacudidas que no dejaban duda sobre su inmediata destruccion.

Tambien faltaron las amarras al *San Leandro*, que habia fondeado dos anclas en 28 brazas á tres millas de distancia del bajo, viéndose comprometido por no desamparar á su compañero; pero consiguiendo ganar algo á barlovento se mantuvo á la vela y envió sus tres embarcaciones á auxiliarlo.

El *Dragon*, despues de inútiles esfuerzos para mantenerlo adrizado, tumbó sobre una banda y se llenó de agua, obligando á la tripulacion á abandonarlo, para lo que contaba á más de sus botes con los del *San Leandro* y varias jangadas hechas á toda prisa; la mar habia engruesado considerablemente; el *San Leandro*

sotaventeado por la corriente, distaba de diez á doce millas, travesía difícil para embarcaciones sobrecargadas de gente. Todas ellas llegaron, sin embargo, á bordo, mas no así las jangadas en que se habian repartido 60 hombres. El *San Leandro* cruzó hasta el 1.° de Junio por aquellas inmediaciones con vigías en los topes, que no pudieron descubrir ninguna. Este dia reunidos en junta los oficiales de ambos buques, considerando que los víveres del *San Leandro* no alcanzaban para el sustento de todos, determinaron seguir la derrota á Veracruz, y despachar desde allí un buque menor en busca de los náufragos.

El mismo dia de su llegada se comisionó, en efecto, una balandra al mando de un oficial, que cruzó por las inmediaciones del bajo Nuevo, sin encontrar vestigio del *Dragon* ni de los 60 hombres de las jangadas.

El consejo de guerra se celebró en la Habana el 30 de Enero de 1784, bajo la presidencia de D. Francisco de Borja, marqués de Camachos, y absolvió de todo cargo al comandante D. Miguel Alfonso de Sousa.

1783.

GALGO.

Este bergantin, mandado por el segundo piloto, D. José Rus, salió de la Habana trasportando pertrechos navales para Nueva Orleans el 13 de Noviembre, y no ha vuelto á tenerse noticia de él. Supónese que zozobró en el seno mejicano, pereciendo todos sus tripulantes.

1784.

SAN JORGE.

La fragata *San Jorje*, de 30 cañones, era uno de los buques del convoy inglés apresado sobre las islas Terceras por la escuadra de D. Luis de Córdoba. Habilitado como urca, dejándole solo 6 piezas y 104 hombres de tripulacion, fué destinada, al mando del teniente de fragata, D. José Perez Sigler, á trasportar desde Santander al Ferrol cañones y balerio de la fábrica de la Cavada y madera de construccion.

En su último viaje, habiendo recalado sobre la ensenada del Sardinero el 1.° de Setiembre de 1784, tomó dos prácticos para entrar en Santander y alcanzar su fondeadero ordinario en la poza de los Mártires, estando el viento fresco del O. Al pasar la barra tocó tres veces la fragata, sin que por entonces se le conociese avería, aunque fondeó en el Promontorio para observarla. Siguió al dia siguiente para dentro, con viento bonancible del NE. y la marea variante, y esta al llegar el buque frente al canal de Guarnizo, lo atravesó y aconchó sobre un banco de arena.

Como nada podia hacerse hasta la pleamar, se procedió á calar vergas y masteleros, así como á alijar de pesos principales con las embarcaciones del pais; pero á medida que bajaban las aguas, se observó entraban en el buque, cada vez en mayor cantidad, notándose igualmente el progresivo quebranto del buque. A la

hora de la baja mar, partidos los baos, levantadas las cubiertas, desmentidas las curvas y nivelada el agua con el exterior, no quedó duda de que la fragata habia partido por el centro. Las providencias se limitaron por tanto á descargar los pertrechos y á sacar los palos, pues respecto al casco, los remolinos de arena que mueve la corriente en aquel puerto, lo habian enterrado 7 piés de proa y 9 de popa. Se acordó quemarlo en caso de que no hubiera licitador en la subasta para aprovechamiento de herrajes y leña, que se habia de verificar á condicion de extraer aquellos por completo para que no quedara obstruida parte tan principal del puerto; mas no se llegó á aquel extremo por haberse presentado una proposicion al efecto, por la cantidad de 2.316 rs. en que fueron adjudicados los restos de la *San Jorje*.

En la sumaria formada sobre el suceso, se acreditó haber tenido lugar por ignorancia de los prácticos, y estos fueron remitidos al Departamento del Ferrol para ser procesados.

SEPTENTRION.

—

El capitan de navío D. Diego Quevedo, comandante del *Septentrion*, de 64 cañones, recibió órden de unirse en Málaga con el nombrado *Rayo*, y de seguir con ambos navíos al arsenal de la Carraca donde habian de desarmar. El 30 de Octubre dió la vela desde Cartagena con tiempo bonancible, que se descompuso á poco, declarándose un viento furioso del SE. con gruesa mar, y recalando con estas malas circunstan-

cias sobre el primer punto de su destino, en la noche del 3 de Noviembre, varó entre el primero y segundo Cantal, esto es, á 8 millas al E. de Málaga.

El buque habia embarrancado en arena fina, pero la mar lo batia con violencia extremada, internándolo en la playa á cada golpe. Aferrado el aparejo, inútil en semejante estado, se echaron al agua las embarcaciones con objeto de tender una ó dos anclas por la aleta de barlovento, maniobra muy esencial que no pudo ejecutarse porque zozobró la lancha y se destrozaron contra el costado los botes, quedando el navío sin una sola embarcacion menor. La junta de oficiales acordó picar los palos, como alivio á los tormentosos movimientos del buque, y esperar la venida del dia construyendo jangadas para todo evento.

En una de estas desembarcó al amanecer un oficial para noticiar en Málaga la ocurrencia y demandar auxilio de embarcaciones. El temporal habia cedido mucho en el intermedio, mas continuaba la mar gruesa, así que si bien pudieron llegar abordo tres lanchas, no era cosa de intentar tender un ancla con ellas.

El dia 5 en un contraste del SO. se declaró de nuevo el temporal por este rumbo, empeorando la situacion del navío, cuya proa estaba en 9 piés de agua, subiendo esta uno y medio por encima de la cubierta del sollado. Fué necesario varar en la playa las embarcaciones que habian venido del puerto, si bien se aprovecharon para desembarcar víveres, velámen y la mayor parte de la gente, que hizo en tierra barracas en que acampar, quedando abordo el comandante

con dos oficiales y cuarenta hombres. La noche fué terrible, perdiéndose en ella toda esperanza de salvar el buque, cuyos fondos se habian abierto por varios parajes, y hubo que hacer abandono de él hasta el dia 7, que mejorando el tiempo, se empezó el salvamento de pertrechos, con nuevos auxilios venidos de Málaga. De Cartagena llegaron tambien con este objeto las fragatas *Pilar* y *Loreto* y la urca *Aduana*.

Se sacaron del *Septentrion* todos los pertrechos, su artilleria, 6 morteros de á placa y 120 pedreros que conducia de trasporte, y mucha parte de herraje y otros metales, efectos que embarcados en buques fletados del comercio, pasaron á principios de 1785 al arsenal de la Carraca, convoyándolos las dos fragatas mencionadas, que llevaban por su parte la tripulacion del navío, para la formacion en el Departamento del proceso de ordenanza.

El casco del *Septentrion* se remató en pública subasta.

CAZADOR.

A fines de este mismo año, despues de carenado en Veracruz, salió de este puerto para el de la Habana el bergantin *Cazador*, mandado por el teniente de fragata D. Gabriel Campos. Su suerte debió ser la misma del bergantin *Galgo*: nada se ha sabido de él.

CARLOTA.

En viaje de Cádiz á la Habana, la balandra *Carlota* desarboló sobre Matanzas, en una entrada de Norte.

Queriendo tomar aquel puerto en bandolas, varó sobre el bajo de San Severino, y al sacarla á flote las embarcaciones del puerto, se fué á pique el 23 de Diciembre. El comandante fué absuelto de cargo por el consejo de guerra que se reunió en la Habana.

1785.

SEGUNDA RESOLUCION.—TRIUNFO DE MARIA.

Dos divisiones ligeras cruzaban en el Mediterráneo desde principios de este año, para convoyar los buques del comercio, atacados frecuentemente por los corsarios argelinos, y para impedir que estos sacaran de Gibraltar artillería y pertrechos para las embarcaciones que estaban construyendo. Una de estas divisiones, mandada por el capitan de navío, D. Manuel Nuñez Gaona, se componia de los jabeques *Catalan*, *San Luis* y *Lebrel*, de la fragata *Santa Rosa*, balandra *Segunda Resolucion* y 10 cañoneras. Estas últimas se hallaban por lo general, estacionadas en los puntos de la costa de más fácil acceso, mientras los demás buques cruzaban unidos desde el Estrecho á las Baleares.

En uno de estos cruceros escoltaba la division á los tres bergantines trasportes del Estado *Delfin*, *Poli* y *Triunfo de María*, cargados de pertrechos para el arsenal de la Carraca, y encontrándose á la altura de la Frangirola el 14 de Febrero, con viento flojo del E. cambió al SO. con durísimos chubascos. El cáriz anunciaba proximidad de temporal, y así lo comprendie-

ron varios buques que estaban á la vista, entre ellos un navío holandés, arribando sobre el puerto de Málaga; determinacion que adoptó tambien el jefe de la division, haciendo la señal correspondiente y la de tomar á remolque los trasportes.

La balandra *Segunda Resolucion*, de 20 cañones, mandada por el teniente de navío D. Antonio Joarizti, llevaba uno de estos buques, cuyo remolque largó á las siete de la noche en las inmediaciones de la linterna, á tiempo que escaseándose el viento en un chubasco se cerraba por completo la boca del puerto. El pico de la mayor se atochó en tan críticas circunstancias sin que fuera posible arriarlo, estrellándose la balandra contra las piedras del muelle nuevo. Los cañonazos de socorro que disparó anunciaron su suerte á los demás buques de la division, que fondeaban en aquel momento, y que enviaron inmediatamente las lanchas, á tiempo de recoger la tripulacion que estaba ya en el agua, pues la *Resolucion* se hizo pedazos instantáneamente. A la prontitud de este auxilio se debió que no pereciera mas que un marinero, si bien muchos y el comandante sufrieron graves contusiones en las piedras.

Esta misma noche faltaron los tres cables al bergantin *Triunfo de María* que embarrancó en la playa frente á la puerta del Mar, salvándose toda su gente, y varias embarcaciones mercantes dieron al través en las costas de Estepona y Marbella.

Del bergantin se sacó toda la carga; de la balandra el palo y la artillería fué todo lo que pudo salvarse.

SAN LUIS.

La misma division de jabeques cruzaba sobre las Baleares en el mes de Julio, dirigiéndose á pasar por el freu de Ibiza y Formentera en la tarde del 12 en que la esperaba un nuevo siniestro. El jabeque *San Luis*, que remolcando cuatro cañoneras habia quedado á retaguardia de los demás, forzó de vela sin poder alcanzar el freu antes de la anochecida; guiado por los faroles de los demás siguió no obstante su derrota, aunque la noche se presentaba achubascada.

A las diez y media escaseándose el viento, que estaba al SO., el teniente de navío, D. Juan José Lisson, que mandaba este buque, determinó arribar al E $^1/_4$ NE. considerándose en el freu por la distancia navegada desde la última marcacion, pues la tierra no se descubria, y poco despues embarrancó el jabeque de proa, sin descubrirse dónde. Sirvieron las cañoneras de remolque para tender dos anclas por las aletas, pero como no se consiguiera con ellas arrastrar el *San Luis*, con acuerdo de la junta de oficiales, se calaron vergas y masteleros de juanete y gavia, se alijaron en las lanchas todos los cañones del alcázar, parte de los de la batería, balerio y pólvora, virando de nuevo por los cables sin mejor resultado.

Al amanecer se reconoció el lugar de la varada, los Trocadors, inmediato al Espalmador de Ibiza: arreciaron con el dia los chubascos y la mar que hacia sufrir mucho al buque, aunque para aliviarlo se picaron los palos mayor y mesana. En los golpes partió el

timon y la quilla por el talon, aventándose todas las costuras: la lancha y bote del jabeque zozobraron y hubo que acudir á la cañonera núm. 5, que se iba tambien á pique por el esceso de carga que habia recibido. Entre tanto llegó el agua en el jabeque hasta la cubierta de la batería y tumbó sobre estribor partiendo las cuadernas, con lo que se perdió toda esperanza de sacarlo.

Descargado el contenido de las lanchas con ímprobo trabajo en la isla del Espalmador, desembarcó en la misma la gente del jabeque, sin pérdida de un solo hombre, al anochecer el 13.

Luego que calmó la mar apareció en aquel sitio el capitan del puerto de Ibiza con dos embarcaciones grandes de mucha oportunidad para recoger los pertrechos.

Las cañoneras, con 120 hombres de la tripulacion del *San Luis*, pasaron á Mahon, quedando en la playa el resto con el comandante hasta fines de Agosto, que quedaban en cobro todos los pertrechos, cargos, artillería y aparejo, perdiéndose solo el casco, víveres y pólvora, y aun el primero fué vendido en Ibiza en pública subasta, para aprovechamiento del cobre, herrajes y leña.

Súpose más adelante que la division habia oido los cañonazos de auxilio del *San Luis*, mas que en noche semejante no habia creido prudente el jefe repasar el freu á riesgo de comprometer los demás buques.

El consejo de guerra celebrado en Cartagena dió por libre de todo cargo al comandante D. Juan Lisson.

1786.

PRIMER SAN PEDRO ALCÁNTARA.

Habiendo cubierto el servicio de las costas del Pacífico por espacio de seis años consecutivos, este navío, que no podia seguir en él sin una carena de consideracion, fué destinado por el Virey de Lima para llevar, en su regreso á España, el registro de plata y otros artículos de valor. Salió del Callao, al mando del brigadier D. Manuel de Eguía, en Setiembre de 1784, con órden de tocar en Talcahuano y Valparaiso para completar el referido registro, empezando con el viaje las desventuras de este buque. Las calmas hicieron subir á treinta y tres los dias empleados para alcanzar el primer puerto, en cuyo tiempo se desarrolló á bordo epidemia de viruelas y se descubrió una via de agua procedente de los fondos, que hizo necesario alijar el navío para reconocerla. Los maestros informaron que la costura firme de la roda y las de los cucharros tenian reducidas á fango las estopas, exigiendo recorrida las de las amuras todas y cubiertas. Para hacerla de una manera satisfactoria opinaban que habia necesidad de desempernar las curvas bandas y desaforrar parte de los fondos, obra de consideracion para la que no habia elementos en la localidad y cuya exigencia creyeron exagerada los jefes de marina. Decidieron no obstante la vuelta del navío al Callao, donde se le calafatearon las costuras de la proa.

En la segunda salida, habiendo completado el embarco de plata y frutos, dejó las costas de Chile el 30 de Marzo, descubriéndose otra vez el agua de los fondos á los pocos dias.

El valioso cargamento del navío consistia en

7.601.960	pesos en oro y plata.
13.105	quintales de cobre.
945	cajones de cascarilla.
24	idem de semilla de pinos de Chile.
96	zurrones de cacao.
3	idem de lana de vicuña.
12	idem de culen.
144	idem de bálsamo.
880	idem de Canchalagua.

Consignamos tambien por parecernos de interés, como muestra de los buques de aquella época, las

Dimensiones principales del navío de 68 *cañones*

SAN PEDRO ALCÁNTARA.

Quilla.....................	77 codos	
Eslora....................	82	
Calado de popa............	25 piés	8 líneas
Idem de proa...............	26	»
Manga.....................	23	»
Puntal....................	11	10
Plan......................	12	6
Batería al medio......... ...	3	3
Toneladas de arqueo........	1.483	

Aparte de la dotacion, algo escasa, de 422 hombres que sacó este navío, trasportaba 12 jefes y oficiales del ejército, 8 particulares y 11 mujeres.

Los tiempos fueron bonancibles y favorables á la navegacion, montando el Cabo de Hornos sin accidente. Ya en el Atlántico, el 8 de Mayo, hubo que aguantar á la capa un temporal del Norte que fué de corta duracion, pero que hizo trabajar al buque más de lo que á su estado convenia. El agua desde tres pulgadas por hora, creció de un modo alarmante, hasta exigir el empleo constante de dos bombas. La proa mostraba indicios de haber sufrido mucho, asi por la separacion del tajamar como por la alteracion de las trincas del bauprés, circunstancias que, unidas á la del agua, indujeron al comandante, con acuerdo de la junta de oficiales, á arribar á Rio-Janeiro, puerto en que se podia contar con toda clase de recursos.

Admirados quedaron allí al examinar el navío. Estaban completamente partidas las curvas bandas y la capuchina; desmentido el tajamar, rotos cuatro de sus pernos y caido el bauprés. No quedó más remedio que dar la quilla, maniobra que puso en descubierto el origen del agua, que se hallaba en la roda, rendida diez piés más arriba de su union con la quilla.

Las reparaciones fueron por consiguiente costosas, invirtiendo desde el 12 de Junio, en que fué la entrada del navío, hasta el 4 de Noviembre en que se hizo á la vela, reembarcados todos sus efectos.

El 5 de Diciembre reconocieron con él la isla de la Ascension y el 23 de Enero de 1786 la de Santa María

(Terceras). De aquí, con tiempos oscuros, hicieron rumbo á las costas de España, avistando la tierra el 2 de Febrero, cuando por la estima, único dato, por no haber tenido observaciones, distaban de aquella 75 leguas. El primer piloto, estimándose práctico de la costa, la examinó con mucha atencion desde la cofa, asegurando ser las islas Berlingas las que tenian á la vista, en cuyo concepto se hizo rumbo S. SO. 5 O., con poca vela, para seguir la direccion de la costa durante la noche y reconocerla detenidamente al dia siguiente.

A las diez y media, bajo un chubasco, gritaron los serviolas « tierra por la proa,» estando tan inmediata aquella, que nada pudo impedir el tremendo choque del navío contra una elevada peña. Lo que entonces sucedió en el buque nos es desconocido: las heridas que el comandante y la mayor parte de los oficiales recibieron, les impidió relatar por escrito los detalles de la desgarradora escena que presenciaron, y consta solo que el navío se abrió instantáneamente, separándose los fondos cual si los hubieran aserrado por la cubierta de la primera batería. La toldilla quedó sobre el agua, sirviendo de refugio por algun tiempo á más de 300 hombres, que siguieron asidos á sus fragmentos hasta el amanecer. Las autoridades y gente de Peniche (Portugal), pueblo inmediato al sitio del naufragio, acudieron entonces con eficaces auxilios, ofreciendo fraternal hospitalidad á aquellos desgraciados.

Perecieron en aquella noche:

El segundo comandante capitan de fragata D. Francisco Verdesoto.

El teniente de navío conde de San Javier.
Idem de fragata D. Pedro Revueltas.
Alférez de navío D. Antonio Ledesma.
Idem D. Francisco Ordoñez.
Contador D. Pedro Santestillano.

Jefes y oficiales de trasporte.

Teniente coronel de infantería D. Nicolás Maguara, su señora y cuatro hijos.
Capitan de artillería D. José Ruiz.
Teniente de infantería D. Atanasio Reyes.
Idem D. Domingo Guerrero.
Teniente de infantería D. Hugo O'Talbey.
Alférez de dragones D. Luis Benavente.
Pasajero D. Juan Alcedo.
Idem D. Ambrosio Gonzalez.

Con más cinco mujeres y 128 individuos de marinería y tropa, que forman un total de 152, no agregando los que de resultas de heridas y contusiones fallecieron posteriormente.

El comandante atribuyó pérdida tan grande á la confianza de los que quisieron ganar á nado la playa, y á la presteza con que se deshizo el navío. En la amanecida no se descubrió en efecto otra cosa del buque que algunas tablas y fragmentos de arboladura.

Tan luego como fué conocido este siniestro, se dieron órdenes al conde de Fernan-Nuñez, embajador de España en Lisboa, para socorrer á los náufragos con cuanto necesitaren, girándolas al mismo tiempo á Cádiz, Ferrol y Vigo, á fin de que de estos puertos salie-

ran sin pérdida de momento los buques disponibles con auxilio.

De todos lo verificaron efectivamente embarcaciones con víveres, máquinas y aparejos, haciéndolo de Cádiz el capitan de navío D. Francisco Javier Muñoz, con las fragatas *Asuncion* y *Colon*, y varias lanchas, para encargarse del mando de todas las fuerzas reunidas en Peniche y de la direccion de los trabajos que habian de emprenderse para el hallazgo y extraccion del tesoro, poniendo este á cargo de un ministro de la contratacion de Indias y dos diputados del consulado de Cádiz, que le acompañaban con tal objeto. Llevó órden para poner arrestados en castillo, sin comunicacion, al comandante del navío y al primer piloto, y para prestar todo auxilio al ministro togado de la contratacion de Indias D. Juan Alvarez Valcárcel, comisionado para la formacion de la sumaria.

La primera disposicion de Muñoz fué hacer salir para Lisboa las fragatas y buques mayores, quedándose con las lanchas y chatas, preparadas con cabrestantes y gavietes. Armó un campamento de barracas en la playa para alojamiento de la gente, un hospital con doce camas y servicio correspondiente, y un gran almacen para efectos, custodiado por la tropa de marina que desembarcó con anuencia del Gobierno portugués. A la par de estas construcciones, se aprovechaban los dias de mar llana, que eran muy pocos, para reconocer el fondo, rastreándolo con embarcaciones menores, operacion que tuvo resultado el 16 de Febrero, pues agarrado un arpeo, bajaron los buzos y dieron con un

cable del navío. En los dias sucesivos, pareció el sitio en que se encontraban los fondos de aquel buque, cual si los hubieran cortado por la cubierta de la primera batería, como antes se ha dicho. Se extrajeron cuatro cajones de plata acuñada y se valizó cuidadosamente el lugar, organizando el turno y servicio de buzos y embarcaciones, de modo que, aprovechando todos los dias en que la mar permitia aquellas peligrosas faenas, avanzaron progresivamente en la extraccion, que llegó en todo el mes de Febrero á 586.000 pesos. Se comprenderá la actividad de los buzos, sabiendo que fueron contratados con 8 rs. de jornal y abono de 16 pesos por cada cajon de 3.000 de plata que embragasen y de 32 pesos por los de oro.

A veces se pasaban quince y veinte dias sin poder salir las lanchas por los temporales, frecuentes en aquella playa brava, que arrancaban las tiendas y barracas de los marineros. Otras, los frios excesivos no permitian descender á los buzos, contrariedades á que se unia la del destrozo de lanchas por la mar; pero á todas ocurria Muñoz con habilidad y perseverancia, ejercitando la primera en desembarazar los planes del navío de los baos y trozos de cubierta que ocultaban los cajones del registro.

Los meses de Abril y Mayo fueron más benignos, influyendo la mayor altura del sol en la claridad ó trasparencia de las aguas. Avanzaron mucho en ellos los trabajos, llegando la extraccion á 5.000.000 de pesos.

Cundió en toda Europa la noticia de la pérdida de este tesoro, así como las ventajosas condiciones ofre-

cidas á los buzos, y acudieron de todas partes hombres que pretendian serlo. La mayor parte no conocia los rudimentos del oficio, y sin embargo llegaron á trabajar más de 40 escogidos entre todos. Un genovés presentó un ingenio ó máquina de su invencion, cuya ineficacia se acreditó en los ensayos. Dos malteses trajeron otra máquina con que intentaron sacar barras de cobre, y no lográndolo en más de media hora de trabajo, bajó uno de nuestros buzos, y eslingando en menos de dos minutos hasta nueve, quedaron corridos y marcharon á tierra, sin querer intentar segundo experimento. Ofrecieron otra máquina más perfecta unos ingleses, pero nada menos que el 10 por 100 de la plata y el 33 $^1/_2$ por el cobre sacado con ella exigian, y se desechó su proposicion.

La codicia excitada por tanta riqueza ideó medios más expeditos que el de estos ingleses. Se remitian los efectos salvados á Cádiz en trasportes pequeños del Estado, entre ellos la tartana *San Diego* y el bergantin *Salli-Raquel,* que cargaban en Peniche á la vela, haciendo frecuentes viajes. En uno de estos pasaron al habla del bergantin una fragata francesa y otra veneciana, que noticiaron al comandante haber sido reconocidas por una goleta sospechosa, que largaba bandera de guerra inglesa, aunque el buque no parecia tal cosa y tenia mucha gente. Con esta noticia navegó con precaucion el bergantin, y al anochecer descubrió en efecto á la goleta atravesada con muy poca vela. Al avistar á su vez al bergantin, largó toda la de sus palos poniéndole la proa, y como aquel no tenia arma-

mento, arribó á Lisboa, robando el rumbo en la noche al que segun todas las apariencias era pirata. Desde entonces las remesas de metálico se hicieron en las fragatas *Asuncion*, *Colon* y *Santa Bárbara*. Ninguna dió con la goleta, aunque la buscaron.

El 19 de Junio, habiendo sacado hasta 6.800.000 pesos en oro y plata y 5.540 barras de cobre, quedó desembarazado el plan del navío, y pudo embragarse, suspendiéndolo las lanchas hasta vararlo en tierra, importante faena que puso de manifiesto la increible resistencia de las construcciones navales. D. Francisco Muñoz hizo el plano de estos curiosisimos restos del navío *San Pedro*, que segun su expresion «representaban la figura de un puerco puesto sobre el espinazo, abierto por la barriga y separadas las costillas de este hueso, como se acostumbra ponerlo para enfriar. Todo el espacio que se ha conservado en el fondo del mar; del modo que se representa en el plano, lo ha sido por el peso de la plata y cobre de que estaba cubierto y aun circundado, no habiendo dejado la mar más madera que la que precisamente ocupaban estos metales, cuyo enorme peso no pudo ser vencido por este elemento, é hizo se quebrantase en las varias partes que se demuestran, hasta igualar los dos pantoques con el canto bajo de la quilla é irregularidades del terreno (1).»

(1) Este primoroso dibujo, ejecutado á la aguada con arreglo á escala por D. Francisco Muñoz, fué hallado en el expediente de salvamento de caudales, al registrar los antecedentes para este libro. El Director del Museo naval solicitó entonces su entrega, y figura hoy en un cuadro en aquel establecimiento.

Desde la extraccion de los planes se hizo más difícil la de la plata que restaba, porque deshechos los cajones, estaba á granel entre el lastre, balerío y otros muchos efectos menudos del navío que ocultaban las yerbas marinas. Los trabajos se hacian con más lentitud, atendiendo á que muchos buzos salieron heridos por las armas, herrajes y clavos escondidos en las algas; entonces, ya en salvo la mayor parte del tesoro, se dedicaron algunos á los efectos del navío, sacando en todo el mes de Agosto 62 cañones, las anclas, cables, balerío y muchos otros objetos, que se embarcaban en las urcas.

En Octubre empezaron de nuevo los temporales, teniendo que ocuparse la marinería la mayor parte del mes en el desguace de los planes del navío. No obstante, hecha la cuenta de extracciones, resultó:

Oro y plata sacados......	7.286.472
Registro................	7.601.960
Quedaba en el fondo......	315.488
Cobre.—Barras sacadas...	6.625
Registro................	7.048
En el fondo.............	423

Este satisfactorio resultado, obtenido en una costa brava, buceando, cuando menos en cinco brazas de agua, que eran las que quedaban en bajamar de ma-

reas vivas, acreditaron la buena direccion de D. Francisco Muñoz. Por ella fué promovido al empleo de brigadier, expresándose á todos sus subordinados el agrado con que S. M. habia seguido sus faenas (1), que quedaron suspendidas á principios de Noviembre para continuarlas en la primavera inmediata. En Peniche quedó el capitan de fragata D. Gabriel Sorondo con un contador y alguna marinería, para aprovechar algun dia bueno y custodiar el lugar.

Al dejar aquellas playas, como muestra de reconocimiento á las autoridades y vecindario de Peniche por su delicada hospitalidad, dieron los marinos españoles una espléndida fiesta á todas las clases; así que hubo comida de Estado, sarao, iluminacion y fuegos artificiales. En otra fiesta de iglesia en accion de gracias, á que fueron invitadas las mismas autoridades, con asistencia del clero, se distribuyeron doce dotes á don-

(1) En prueba del aprecio que ha merecido al Rey el activo celo, inteligencia y constancia con que V. S. ha desempeñado ya en la mayor parte la importantísima comision del salvamento del tesoro que conducia el navío *San Pedro Alcántara*, naufragado en esa ensenada de Peniche, se ha dignado S. M., atendiendo á este distinguido mérito y anteriores buenos servicios de V. S., promoverle á brigadier de la Real Armada. Comunícolo desde luego á V. S. para su satisfaccion, ínterin se expide la correspondiente patente; y tambien me manda S. M. signifique V. S. á los oficiales é individuos que á sus órdenes han trabajado en el buceo, que es de su Real agrado este servicio, y atenderá S. M. á cada uno conforme del que haya hecho.—Dios, etc. Aranjuez 4 de Julio de 1786.—Fr. Antonio Valdés y Bazan.—Sr. D. Francisco X. Muñoz.

cellas de gente de mar, y regalos y gratificaciones á todos los que habian prestado auxilio á los náufragos, al hospital y casa de beneficencia, ascendiendo los donativos en alhajas y dinero á 34.648 pesos, segun noticia y descripcion de estas fiestas que publicó la *Gaceta de Lisboa* en suplemento del 18 de Noviembre.

D. Francisco Muñoz volvió á Peniche con la gente y material el 4 de Mayo de 1787, reanudando inmediatamente sus trabajos, que no fueron favorécidos por los tiempos. Por otro lado, la plata esparcida en una poza de más de seis brazas en bajamar, presentaba sérias dificultades por el yerbazo, cuyas hojas regulares median de ocho á diez pulgadas de ancho, siete á ocho piés de largo y el grueso y consistencia de un cuero de ternera. Uno de los buzos sacó ejemplar de estos yerbazos de dos brazas, rodeado al cuello, debiendo la vida á la palanca que llevaba; otro salió con una mata rodeada al brazo, con cuyos ejemplares se atemorizaron los demás.

En vista de estas contrariedades y de no haber sacado más de 34.303 pesos y 29 barras de cobre hasta principios de Setiembre, propuso Muñoz la cesacion de la faena, que podia repetirse en Abril de 1768 en menor escala para que los gastos no superasen á los beneficios, y asi se acordó por el Gobierno, retirándose toda la gente el 1.° de Noviembre, despues de vender los restos del navío.

El comercio de Cádiz, á que pertenecia el registro, tributó á D. Francisco Muñoz los mayores elogios, y obtenida la vénia que solicitó de S. M., por conducto

de su consulado, ofreció á aquel jefe, como muestra de agradecimiento por la extraccion del tesoro, una libranza de 5.000 pesos. A todos los oficiales del navío *San Pedro* y de la balandra *Vencejo* una cantidad equivalente á cuatro pagas; á los oficiales de mar tres, á sus tripulaciones dos y el duplo á las viudas, hijos ó padres de los muertos en ambos naufragios. Muñoz renunció el testimonio que se le dedicaba, aceptando únicamente el pago de los gastos que le habia ocasionado la comision.

Los procedimientos seguidos á consecuencia de la pérdida del navío fueron especiales. Se ha dicho ya que el ministro togado de la contratacion D. Juan Alvarez Valcárcel fué comisionado para la formacion del sumario; concluido este, se nombró por Real órden de 23 de Abril de 1786 á otro ministro togado, D. Juan Piñeres, para continuar el proceso hasta el estado de sentencia, quedando á su disposicion, *privados de su fuero y suspensos del empleo*, el comandante del navío, el piloto y cualquiera otro de la dotacion que fuera reclamado, y por otra Real órden de 7 de Diciembre se determinó se viera la causa en Consejo pleno de Indias, con asistencia de los Generales de la Armada D. Ignacio Ponce de Leon, D. José de Mazarredo y D. Francisco Gil de Lemus.

Esta causa duró hasta el año 1792, en que, vista en grado de súplica, se declaró libre de cargo al comandante D. Manuel de Eguía, no determinando respecto al piloto por haber fallecido de resultas de las contusiones que sufrió en el naufragio.

VENCEJO.

En virtud de la órden comunicada á Ferrol como á otros puntos en Febrero, para el inmediato envio de auxilios á la playa de Peniche, en que habia naufragado el navío *San Pedro de Alcántara*, se alistaron en aquel departamento las balandras *Vencejo* y *Flecha* embarcando jarcia, aparejos y 12.000 raciones para suministro de los náufragos. El invierno habia sido una série contínua de temporales del NO. y SO. en aquellas costas, creciendo su furia á la aproximacion del equinoccio, contrariedad grande para la diligencia que se ordenaba á las balandras.

La *Vencejo*, que mandaba el capitan de fragata don Lorenzo de Mendoza (1), salió de Ferrol el 22 de Febrero, con los vientos constantes del SO. El 4 de Marzo á la vista de Cabo Mondego, cerca de Peniche, se declaró el temporal del mismo SO. con durísimos chubascos, que capeó la balandra por espacio de veintiocho horas, á cuyo tiempo, rifada la mayor, desmentida la mesa de guarnicion de estribor, partidos cinco de sus cadenotes y el de proa del contra-estay, fué indispen-

---

(1) Estas enormes balandras, que montaban de 14 á 20 cañones, dejaron de tener uso en la Armada á principios del siglo pasado. En el Museo naval se conserva el modelo de una de ellas, con gavia, juanete, sobre, sosobre y monterilla, con artillería de bronce.

sable correr al N. hasta el paralelo de Vigo. En él el dia 11 cambió el viento al NE., favorable no solo para el viaje sino para fondear en Peniche, que únicamente ofrece abrigo para los del Norte, remediadas las averías y asegurado el palo con reales y otros aparejos, se dió por lo mismo toda vela para ganar el tiempo perdido.

El 13, habiendo alcanzado de nuevo el paralelo de Cabo Mondego, entre este y las islas Berlingas, repitió el temporal del SO. con cerrazon y chubascos que no estaba en estado de resistir la balandra. Arribó en consecuencia segunda vez, tomando el 16 el puerto de Vigo, donde se repararon las averías, y alcanzó el fondeadero de Peniche el 24.

La constancia de los SO. y la mar que levantan en aquella costa, aconsejaban corta estancia á la balandra, que ya el 27 partió dos cables nuevos, rozados por las piedras, y se vió en compromiso. Al siguiente dia, el capitan de navío D. Francisco Muñoz, jefe de aquellas fuerzas y operaciones (1), que activaba el cargamento de pertrechos del navío, envió tres lanchas con ancloles y amarras para enmendar la *Vencejo* asegurándola en sitio mejor, pero estas lanchas, molestadas por la mar, tuvieron que retirarse á toda prisa bajo la presion de un chubasco, que arrojó á una de ellas sobre las peñas, salvándose milagrosamente su esquifazon.

---

(1) Véase naufragio del *San Pedro Alcántara*.

A las once de la noche, un cañonazo de la balandra puso en alarma al campamento del navío y á la poblacion de Peniche. La cerrazon impedia distinguir el buque; mas entre los mugidos del viento se oia el ruido de maniobras que el mismo traia. Muñoz acudió á la playa con toda la marinería provista de cabos y boyas; acudieron tambien el gobernador, corregidor y gente del pueblo, teniendo todos el sentimiento de ver despedazarse la balandra sobre las piedras sin poder socorrerla. Ocho hombres se salvaron de ciento que se hallaban á bordo de la *Vencejo*, no habiendo sido mayor la desgracia por la circunstancia de haber desembarcado 49 el dia anterior.

Los pormenores de este horroroso suceso no han podido descubrirse; el contramaestre, persona la más caracterizada de las que sobrevivieron, magullado como todos, solo supo decir que las cuatro amarras que tenia la balandra partieron en una racha, y que no teniendo vuelta para enmararse, mandó el comandante izar el foque para embarrancar. Hízolo con muy negra fortuna: la marea baja habia dejado en descubierto las piedras que la oscuridad le impedia divisar, y rompiendo la mar en ellas era imposible todo auxilio de tierra. La balandra atravesada, se partió por el centro á los primeros golpes, contribuyendo mucho el peso de su enorme palo, y el de 200 galápagos de cobre y dos cañones del navío que tenia en la bodega. Al amanecer solo se veian pequeños fragmentos de aquel buque.

La relacion de los que perecieron en el naufragio es la siguiente:

Comandante, capitan de fragata............	D. Lorenzo de Mendoza.
Alférez de navío......	D. Joaquin Carreño.
Idem de fragata.......	D. Manuel Ojedá.
Contador	D. Domingo Valledor.
Capellan	D. Manuel Vazquez.
Segundo piloto........	D. Francisco Roldan.
Médico..............	D. Faustino Ortiz.
Pilotin	D. Guillermo Sobriedo.
Idem	D. Matias Menaya.
Idem	D. José Albanel.
Idem	D. Gregorio Lanzatrelles.

Oficiales de mar y maestranza............	7
Artilleros..............................	10
Marineros	64
Total........	92

Los salvados fueron el primer contramaestre, el práctico, el velero y cinco marineros.

SANTA TECLA.

—

Destinada esta fragata para traer á España el registro de caudales de Cartagena de Indias, desarmó en aquel puerto con objeto de recorrer préviamente casco y aparejo. La pólvora y los cargos se almacenaron en tierra durante la operacion, quedando á bordo, de noche, algunos ranchos de gente, el oficial y tropa de guardia.

En la madrugada del 2 de Junio se descubrió en la

despensa fuego de mucha intensidad, que se comunicó rápidamente á todo el casco, invadiendo la Santa Bárbara. No habia en esta, felizmente, más que algunos cartuchos de fusil, mas la explosion de estos, si no produjo daño de consideracion, aumentó el incendio.

El jefe del apostadero se presentó á bordo en los primeros momentos, llevando auxilio de bombas, gente y maestranza, cuyos trabajos dirigió con teson hasta verse rodeado por las llamas. Dispuso entonces evacuar la fragata, llevándola á paraje de poca agua, donde se consumió por completo, sin desgracia personal.

El orígen del incendio, claramente descubierto en el proceso formado á este fin, fué el mismo que ha ocasionado la pérdida de muchos buques y de no pocas vidas: el aguardiente. Un artillero de mar llamado Domingo Rañal, habia embarcado clandestinamente en Cádiz, al verificarlo los efectos de rancho de oficiales, nueve barriles de aquel espíritu. La disciplina y órden del buque no le habian permitido sacarlos á tierra en Cartagena, como era su propósito, conservándolos en la despensa á favor de la complicidad de alguno de los dependientes de víveres. Avisado de salirse uno de los barriles, y tratando de apretar los aros, hubo de aproximar la luz, con lo que se inflamó instantáneamente el contenido. El aturdimiento, muy comun en semejantes casos, fué causa de que estallase este barril y sucesivamente todos los demás, en términos de imposibilitar la bajada á la despensa, pues cuando se descubrió el humo por las juntas de las escotillas, invadian las llamas toda la bodega.

El comandante de la fragata D. Cárlos Chacon, con licencia en aquel momento, y el oficial de guardia fueron absueltos, y sentenciados á ocho años de presidio el causante de la desgracia, á seis el cabo de luces, y al mismo tiempo á otros seis individuos que resultaron cómplices del primero.

SAN CRISTÓBAL.

Este paquebot, mandado por el alférez de fragata D. Pablo Franco, salió de Ferrol el 2 de Noviembre para cargar en San Sebastian maderas de construccion para el arsenal. El 15, hallándose á la vista de Punta Suances, cargó un duro temporal del NO., que corrió cerca de dos horas, cerrando despues la capa. En la noche del 17 las corrientes y el abatimiento lo ensacaron sobre Bayona, demostrando las marcaciones la deriva sobre la costa, á pesar de aguantar toda la vela posible; visto lo cual, y considerando que en el término de algunas horas estaria el buque en las rompientes, determinó el comandante, con dictámen de todos, arribar buscando playa en que pudiera salvarse la gente, antes de la llegada de la noche del 18. Así lo practicó, embarrancando á la pleamar en Buco Vieux, 18 millas al N. de Bayona, con la felicidad de salir á tierra toda la tripulacion por medio de un cabo. El paquebot se conservó solo media hora, de modo que nada pudo extraerse de él, á no ser los fragmentos que arrojó la mar. El cónsul de España en Bayona y las autoridades francesas acudieron en auxilio de los náufra-

gos y los proveyeron de ropa y víveres, hasta que hubo proporcion de trasportarlos al departamento de Ferrol.

Los fragmentos del paquebot se remataron en Bayona en 802 libras francesas.

1788.

INFANTA.

Bergantin de 18 cañones, mandado por el teniente de navío D. Casimiro de la Madrid.

Salió de Nueva-York el 12 de Octubre de 1788, dirigiéndose á pasar entre los Caicos y las Inaguas, en cuyo canal se hallaba la noche del 2 de Noviembre navegando con viento fresco del NE. y mar gruesa; y habiendo descargado un chubasco, chocó en el arrecife que se extiende al NE. de la Inaqua Chica. El bergantin andaba á la sazon siete y media millas, con cuya velocidad montó el arrecife, quedando tumbado y casi en seco.

Se picaron los palos, aunque era evidente la imposibilidad de ponerlo á flote, dirigiéndose en consecuencia las medidas á salvar la gente y los víveres que habrian menester en aquella isla desierta, distante dos millas del arrecife.

La lancha, bote y una jangada hecha con la arboladura, sirvieron para trasladar á tierra no solo lo expresado sino tambien algunas velas con que formaron barracas donde guarecerse, y desde el 3 al 8 se ocuparon en disponer la lancha para que pudiera llevar

aviso á la Isla de Cuba, y el bote, que salia diariamente para hacer señales de auxilio á los buques que se avistaban. Este último dia, cuando tocaban á su término los preparativos de la lancha, se aproximaron dos *raqueros* ingleses de Providencia, buques que diciéndose ocupados en el humanitario servicio de auxiliar á los náufragos, se emplean en realidad desde muy antiguo en embozada piratería, de que son víctimas los que tienen la desgracia de varar en el laberinto de cayos y bajos que constituye el teatro de sus empresas.

Como de costumbre, vista la crítica situacion de los tripulantes del *Infanta*, bajaron los patrones á conferenciar con su comandante, á quien obligaron á aceptar sus exigencias. Por el trasporte de la gente con los víveres necesarios, en uno de los buques, á Baracoa, pidieron la cantidad de 500 pesos, negándose obstinadamente á embarcar pertrechos en el otro ni á permitir que los náufragos llevasen otra cosa que la ropa puesta con que llegaron el 11 á dicho puerto, pues todo lo demás debia ser fruto de su rapiña.

CARMEN.

Naufragó tambien este año en Punta Sabanilla, cerca de la Habana, la balandra *Cármen*, que habilitada de trasporte y al mando de un piloto, hacia servicio en aquel apostadero. No ocurrió desgracia personal.

1790.

SEGUNDO SAN MIGUEL.

Cruzando en conserva las balandras *San Miguel* y *Covadonga* á barlovento de Cartagena de Indias, encontraron brisotes duros que con poca vela aguantaron de vuelta y vuelta, entre Punta Canoa y el Palmarito. En una de las viradas, la *San Miguel*, mandada por el teniente de navío D. Juan Elizalde, tocó de popa en una piedra, aunque sin detener su marcha, y se observó instantáneamente que hacia agua en cantidad tal, que á pesar de las bombas inundaba la bodega. Hecha la señal de auxilio á la *Covadonga*, mientras se echaban al agua cuantos objetos podian alijar el buque, se forzó de vela hácia la costa para alcanzarla, pero antes de conseguirlo y hallándose en fondo de 14 brazas, empezó á sumergirse la balandra, sin dar tiempo más que para embarcar la gente en su lancha y en la de la *Covadonga*, que habia acudido á la señal. La ocurrencia tuvo lugar en la noche del 3 de Enero de 1790, sin más desgracia que la de un marinero que zozobró con el buque.

El comandante fué el último en abandonarle, y no solo fué absuelto de cargo, sino que se le declaró «digno de recomendacion y aplauso por la inteligencia, conducta y espíritu acreditados en aquel suceso.»

SANTA BARBARA.

Era esta una de las últimas galeras que tuvo la Armada, y montaba un cañon de á 24, dos de á 12 y varios pedreros. Mandándola el capitan de fragata don Francisco Vazquez Mondragon intentó tomar el abrigo de Calahonda, forzado por un Levante duro, el 20 de Agosto, y habiéndole faltado ambas anclas, dió al través en la playa, donde se hizo pedazos. Con los auxilios de tierra y de la galera *San Antonio*, se salvó toda la tripulacion y los forzados, y posteriormente la mayor parte de los pertrechos.

El comandante fué absuelto por el consejo de guerra.

1791.

SAN JOSE.

El patache *San José*, mandado por el segundo piloto D. Andrés de Soto, se perdió en un temporal en Corcubion el 14 de Diciembre, sin incidente notable ni desgracia personal.

1792.

SAN JACINTO.

Navegando desde Lisboa para Ferrol el patache *San Jacinto*, mandado por el piloto D. José Fernandez, en-

contró vientos muy duros del SO., que le obligaron á correr á palo seco hácia el golfo de Vizcaya. Aquí cambió el temporal al NO., que hubo precision de capear con mucho trabajo del casco, que empezó á hacer agua. El 16 de Enero, siguiendo el tiempo en toda su fuerza, se inutilizaron ambas bombas, sin que hubiera elementos para componerlas, ni otro recurso que extraer el agua con baldes, en menor cantidad de la que entraba. En tan crítica situacion continuaron por espacio de tres dias, sin el menor descanso en el trabajo, que iba ya siendo infructuoso: felizmente avistaron un bergantin francés, que acudió presuroso á sus señales, y que sin tener en cuenta el temporal, les envió un bote. Este se anegó al costado del patache, y entonces, poniéndose á barlovento el bergantin echó boyas con cabos, y por uno de estos, cogido despues de muchas tentativas, trasbordó con felicidad toda la dotacion del patache. A bordo del bergantin *Alexandre*, capitan Malingre, fueron recibidos y tratados con la mayor afabilidad hasta su llegada á Port-Louis (l'Orient).

El *San Jacinto* abandonado, se fué á pique á vista del bergantin.

LORETO.



La fragata *Nuestra Señora de Loreto* de 40 cañones, al mando del capitan de navío D. Diego Guiral, salió de Cádiz el 29 de Febrero con destino á las costas del Perú, para donde conducia una considerable cantidad de azogue. La navegacion en su principio fué

muy borrascosa, ocasionando averías en la arboladura, porque el aumento de estabilidad del buque con aquel cargamento pesado y de poco volúmen, hacia violentísimos los movimientos, y esta circunstancia, unida al consumo de víveres y aguada, que podia no ser ya suficiente para finalizar el viaje, si como era de esperar lo retardaba más el paso del Cabo de Hornos en estacion avanzada, decidieron la arribada del buque al Rio de la Plata, que se llevó á cabo fondeándolo en Montevideo el 27 de Mayo, ó sea á los noventa dias de la salida.

Mala fortuna fué la del comandante al sugerirle esta idea, pues no habian trascurrido veinticuatro horas cuando declarándose un viento del ONO. al OSO. con fuerza ahuracanada, sintió garrar la fragata hácia la Punta de San José. Algun tanto la contuvo la tercer ancla, que se dejó caer filando cuanto cable se pudo de las otras; pero á las rachas que adquirian mayor fuerza por momentos, continuaba el movimiento retrógrado, disminuyendo la distancia á las rompientes de un modo alarmante.

La noche acrecentó la magnitud del peligro, que con el mayor órden y serenidad combatia el equipaje todo, ejecutando las maniobras prevenidas por el comandante como si de cualquiera otra ordinaria se tratara: los anclotes engalgados fueron al agua con los mejores calabrotes; se acortó la ventola de la arboladura; se agotaron en fin inútilmente cuantos recursos aconseja la experiencia, y los cañonazos de auxilio expresaron la crítica situacion de la fragata.

No estaban ociosos mientras tanto en la *Magdalena* y la *Rufina*, fondeadas dentro del rio; aunque habia faltado un cable á cada una de ellas, destacaron sus lanchas con un ancla en la amanecida del 29 para auxilio de la *Loreto*, pero ambas zozobraron, ahogándose tres hombres. No se desistió sin embargo del empeño: por dos veces, á las nueve y á las once, en que pareció ceder algo el viento, se intentó salir con diez lanchas de las mejores del rio, siendo una y otra vez arrolladas por la mar, que las anegaba.

Volviendo á la *Loreto*, tocaba ya de popa en la Punta de San José, y habia arrancado el timon en las culadas, sin que esto hiciera decaer el ánimo de su tripulacion, que consideraba aun posible la conservacion del buque. Se picaron los palos con maestría, sin que tan arriesgada faena causase desgracias, y por un momento pareció que su resultado era el que se esperaba, aguantando las anclas; mas siguiendo el temporal todo el dia y su noche, cedió el codaste al repetido golpear en las piedras dando entrada al agua, y á pesar del esfuerzo de las bombas, ganó en muy poco tiempo hasta las escotillas del sollado.

Perdidas todas las esperanzas, pero no la entereza y sangre fria del comandante, que las comunicaba á todos, sin una embarcacion con que contar para poner en salvo la vida, se procedió á construir jangadas con vergas y botalones. La primera se despachó con seis hombres voluntarios para llevar un cabo á tierra, que sirviera de guia á las demás. Suspenso el ánimo y fija la vista en tan débil sosten, siguieron desde el buque

los vaivenes con que los golpes de mar, elevándola en su cresta, ó arrojándola velozmente, amenazaban con muerte segura á aquellos sus arrojados compañeros. Enredóse el cabo en las piedras, y se pintó el horror en todos los semblantes; sin embargo, los de la jangada consiguieron picarlo, y poco despues heridos y magullados, pero con vida al fin, eran recogidos por la gente que en la playa los esperaba, anunciándoles un grito de alegría la satisfaccion de sus camaradas de á bordo.

Estos, sumergida ya la fragata, agrupados en la toldilla, que era lo único que quedaba sobre el agua, pasaron la noche del 29, noche cruel que ninguno creyó ver terminar, estenuados por la fatiga, por el hambre y por el frio, sin fuerzas para resistir los golpes de mar que pasaban por encima. Al amanecer el 30 concluyeron otra jangada mayor, en que se embarcó la gente que podia contener, siempre con el mayor órden, encargándose de su direccion un oficial. Como la primera, fué despedida con efusion, observándose con el mismo interés sus movimientos. Menos afortunada que la anterior, no llegó á tierra sin que fueran barridos por la mar 20 hombres, que perecieron, contándose en el número los alféreces de fragata D. Francisco Delgado y D. José Lopez y el médico D. Magin Walls.

Se preparaban para enviar la tercera jangada, cuando providencialmente calmó el viento, y se vieron venir á todo bogar lanchas y botes que recogieron el resto de la tripulacion, siendo su comandante el último á embarcarse; y decimos providencialmente, por-

que apenas habian puesto el pié en tierra, cuando volvió el temporal con su primitivo furor, y sumergió por completo la *Loreto*, tumbándola sobre su costado de estribor. Así debieron comprenderlo tambien aquellos que lo presenciaban, pues que elevaron su pensamiento reconocido á Aquel que no se olvidó de su pequeñez.

La poblacion de Montevideo dió prueba de honrosos sentimientos acogiendo en sus casas y cuidando con esmero aquellos pobres náufragos desnudos y ateridos.

El temporal continuó aun todo el dia 30, y su fuerza debió ser extraordinaria, toda vez que aun dentro del puerto se perdió el correo *Grimaldi* y varios buques mercantes. El comandante de las fuerzas navales del rio brigadier D. Antonio de Córdoba lo describe en estos términos en su comunicacion oficial:

«Este ha sido, señor, un temporal que no han visto los nacidos, y los tres dias de él tres dias de Juicio. Pedian socorro la *Loreto* y cuantas embarcaciones habia fuera, y á ninguna se podia socorrer, porque la mar eran montañas y el viento se llevaba las gentes.»

Nada pudo sacarse de la fragata, porque partidas sus ligazones cayeron los costados, quedando el de babor cubriendo el contenido *como una ratonera*, segun expresion del mismo Córdoba.

El Consejo de guerra que examinó la conducta del comandante D. Diego Guiral opinó, como era de esperar, que estaba justificado y libre de cargo.

La fragata *Loreto* habia sido construida en Ferrol en 1781.



CAÑONERA NÚM. 13.

El dia 6 de Marzo salió de Ceuta en direccion á Algeciras una division de fuerzas sutiles compuesta del jabeque *San Blas*, falucho *San Francisco de Borja* y cañoneras números 5, 7 y 13. Esta última partió la entena en la mediania del Estrecho de Gibraltar, en un cambio de viento del SO. al NO., que puso en compromiso á todos los buques. Tomóla á remolque el jabeque hasta que, dormido en una fugada, faltaron los calabrotes, zozobrando la cañonera sin que fuera posible auxiliarla.

De su tripulacion, compuesta de 18 plazas, solo se salvó el comandante alférez de navío D. Rafael Sequeira, por la circunstancia de haber pasado á bordo del jabeque cuando este dió los remolques.

Dispersada la division, arribaron á Málaga el jabeque, el falucho y la cañonera núm. 7. La 5 embarrancó en la playa de Marbella, salvándose su gente.

1793.

ROSARIO.

A principios de Marzo salieron de Cádiz las fragatas *Asuncion*, *Preciosa* y *Rosario*, trasportando los regimientos de milicias de Sevilla y Jerez, con destino á Barcelona. La navegacion, con tiempos bonancibles,

se hizo sin ningun incidente, encontrándose los buques al anochecer del 11 á la vista de aquella ciudad. Tomadas las marcaciones de Ordenanza, que los situaban á 10 millas de la rada, siguieron gobernando en su direccion con viento fresquito al NO.

La *Rosario* enmendó el rumbo despues de anochecer, observando por su serviola de babor una luz, que creyó ser del buque comandante, y de improviso se encontró varada. Navegaba solo con las gavias con poca velocidad, y se creyó sería cosa fácil la salida: los botes echados al agua inmediatamente reconocieron que la fragata habia sentado la parte de quilla comprendida entre los palos mayor y mesana, en el placer de arena de la boca del rio Llobregat.

Descargado el trinquete y puesto al filo el aparejo de enmedio, giró el buque, cayendo la proa en direccion de la salida, donde habia siete brazas de agua, con lo que se aumentaron las probabilidades de volver á flote sin accidente, y el ardor de la tripulacion para consegirlo. Sin embargo, en tanto se tendia un ancla con el cable del ayuste, se hicieron señales al cañon á las otras fragatas y se envió un bote á Barcelona, para reclamar el envío de lanchas y espías.

Las embarcaciones de aquellas fueron las primeras en acudir al auxilio de la *Rosario*, viniendo en gran número las del puerto al amanecer el 12; pero en el ínterin habia recalado marejada del SE., indicio de próximo Levante, aconchando á la fragata sobre el placer.

Se la desembarazó de la tropa de trasporte, conti-

nuando los trabajos marineros, que hacia inútiles el aumento progresivo de la marejada; el agua que empezó á introducirse no pudo al poco tiempo dominarse con las bombas y buscó el nivel exterior, tumbando el buque sobre un costado, aunque se procuró evitarlo picando los palos.

Por último, siendo cada vez mas señalados los anuncios del Levante, que hacian peligrosa la permanencia de las otras fragatas en aquel paraje, se recogió la tripulacion de la *Rosario* con los posibles pertrechos, y quedó abandonada hasta pasado el tiempo, que se logró sacar la artilleria por las embarcaciones de Barcelona.

El capitan de fragata D. Vicente Ferrer, que la mandaba y que mostró la mayor inteligencia y serenidad en las maniobras intentadas para ponerla á flote, apenas se vió á bordo de la *Asuncion*, profundamente afectado por la pérdida de su buque y por la idea de comparecer ante un consejo de guerra, cayó en el mayor abatimiento, de que ni los consuelos de sus amigos ni la ciencia médica pudieron sacarle, falleciendo de sus resultas antes de la reunion del dicho consejo.

La fragata *Rosario* montaba 34 cañones, y habia sido construida en Ferrol en 1770.

Es curioso notar que la *Preciosa* y la *Asuncion* que presenciaron su siniestro tuvieron despues la misma suerte, naufragando la primera en el golfo de Leon el mismo año de 1793 y la segunda en el Rio de la Plata en 1805.

PRECIOSA.—SEGUNDA GALGO.—RUFINA.

Tratando de desalojar á los franceses, que ocupaban el Coll de Bagniols, el capitan general del ejército del Rosellon D. Antonio Ricardos proyectó un ataque simultáneo por mar y tierra, que habia de tener efecto á últimos de Noviembre, constituyendo las fuerzas navales los navíos *Galicia* y *Asia*, fragata *Preciosa*, bergantines *Galgo* y *Muralla* y varios otros buques menores, al mando del comandante del apostadero de Rosas D. Bruno Heceta.

La fragata, que lo estaba por el capitan de esta clase D. Luis Flores, y montaba 34 cañones, habiendo embarcado pertrechos para el ejército, salió de Rosas el 20 de Noviembre, dirigiéndose al punto de reunion designado, que era la cala de Bagnols; pero al anochecer descubrió en la de Llansá á los buques menores, uno de los cuales llevaba la insignia, y aproximándose recibió órden de fondear.

En la noche recaló mar del SE. y se presentaron apariencias de mal tiempo, que infundieron recelos á Flores, por no ofrecer el fondeadero abrigo en aquella direccion: trató en consecuencia de desatracarse dando la vela de nuevo, aunque el viento calmoso que á la sazon reinaba le daba poca esperanza de conseguirlo, y en efecto, léjos de granjear, la mar impelia á la fragata hácia la costa, siendo necesario dar fondo en el mismo sitio.

A media noche se declaró el tiempo del SSE., vien-

to con el que no era posible montar Cabo Cervera, en cuya persuasion se trató de asegurar el buque calando mastelerillos y vergas, tendiendo tres anclas y dejando el velacho en disposicion de utilizarlo, si rolando el viento, se presentaba oportunidad de salir de la cala.

El 21 acreció la violencia de la mar; faltó el ayuste, y aunque se fondeó la *Esperanza*, la falta de espacio no permitia filar de los cables, que trabajaban mucho. La pérdida de la *Preciosa* se consideró ya cuestion de tiempo en la junta de oficiales convocada para acordar lo más conveniente á su seguridad, siendo general la opinion de que no influyendo en el trabajo de las anclas la ventola de los palos, y estribando en estos la única probabilidad de salvar el buque, caso de cambiar el viento, debian conservarse, sin que esto fuera óbice para preparar inmediatamente jangadas que contribuyeran con los botes á salvar la tripulacion en caso necesario, toda vez que no debian esperarse auxilios de tierra, hallándose esta á sotavento.

Toda la noche se trabajó con actividad, vigilando al mismo tiempo las rompientes, cuya proximidad, cada vez mayor por la popa, hacia conocer claramente que la fragata garraba.

Al amanecer el 22 no era prudente la permanencia á bordo, y se dió órden de echar al agua las embarcaciones y jangadas, para empezar el abandono. Con sorpresa se vió que á las señales de socorro correspondian en la playa, lanzando una tras otra hasta tres lanchas grandes, que si bien con mucha dificultad, ganaban á la mar. El teniente de navío D. Antonio

Miralles, comandante de una bombardera, era el que, despues de emplear todo medio de persuasion para obligar á salir á la gente de Llansá, la habia arrastrado con el ejemplo de su arrojo.

El aumento de estas embarcaciones dió cabida á la totalidad de la dotacion de la *Preciosa*, que llegó á salvo, aunque zozobraron tres botes, sin otro accidente que dos hombres lastimados, á tiempo que la fragata se desfondaba en las piedras.

El peligro á que habian escapado no les hizo olvidar el de sus compañeros del bergantin *Galgo*, comandante el teniente de navío D. Estéban Joel, y de la galeota *Rufina*, embarrancados en la costa. Guiados por Miralles, se dirigieron desde luego en su ayuda, aunque no con la buena fortuna anterior, pues perecieron el teniente de navío D. Diego de Fuentes, comandante de la *Rufina*, el alférez D. Bernardino Perler y unos 12 marineros.

Y aun no acabaron con esto los trabajos: repuestos apenas, dos dias despues del naufragio, cuando el estado de la mar permitia el acceso al casco destrozado, recibió aviso Flores de que el enemigo, noticioso de la pérdida de los buques, se adelantaba con fuerza para aprovecharse de los despojos. Este hombre animoso, que habia conservado organizada su gente tras prueba tan ruda, repitiendo las de su inteligencia y actividad, improvisó una bateria de tierra, montando cuatro cañones sacados de la fragata; colocó otros en las lanchas, que situó en buenas posiciones, y dejando aproximarse á los republicanos, los cogió de sorpresa entre

dos fuegos, haciendo en ellos gran destrozo y persiguiéndolos despues largo trecho con sus marineros medio desnudos.

Como era de esperar, el consejo de guerra, no solo declaró libres de cargo á los comandantes de los buques perdidos, sino que los consideró dignos de mencion especial por su comportamiento.

1794.

SEGUNDA SANTA BÁRBARA.

La isla de Juan Fernandez, árida é improductiva, servia de presidio á nuestras posesiones del Pacífico, manteniéndose en ella un gobernador y una corta guarnicion que cuidaba de la seguridad de los penados. La aparicion de corsarios franceses en aquel mar hizo necesario un aumento en dicha guarnicion, acrecentándose proporcionalmente sus necesidades, que habia que cubrir con envíos del continente inmediato.

A este fin salió de Valparaiso el 20 de Abril la fragata de 34 cañones *Santa Bárbara*, que mandaba interinamente el teniente de navío D. Francisco Barba, convoyando al bergantin mercante *Misericordia*, y conduciendo como este víveres, medicinas, material y caudales.

La navegacion se hizo y terminó con viento fresco del SE., fondeando ambos buques en la rada, en que habia fuerte mar, muy cerca de tierra, aunque en 34 brazas de agua, el 25 del mismo mes.

Pocas horas despues de amarrarse, cargó una fugada muy fuerte, que hizo garrar la fragata con tres anclas y dos anclotes hasta aconcharla en la costa, siendo inútil cuanto se hizo para sacarla, pues tumbando hácia barlovento, por la influencia de la marea que bajaba, se desfondó y llenó de agua, sin dar tiempo para sacar otra cosa que los caudales.

Con la fragata se perdieron los víveres que conducia para la isla, y á no haber conseguido librar de la misma suerte al *Misericordia*, que tambien garró, se hubieran visto todos en aflictiva situacion, pues no quedaban en tierra raciones sino para seis dias.

Este bergantin embarcó la tripulacion de la *Santa Bárbara* y la llevó á Valparaiso, dejando en la isla al teniente de fragata D. Francisco de Clemente con 50 marineros, que salvaron algunos pertrechos.

El consejo de guerra declaró libres de todo cargo al comandante y oficiales de la fragata.

MAGNANIMO.

Cruzaba sobre las costas de Galicia la escuadra del general Borja, compuesta de ocho buques, sin haber tenido otra ocurrencia en muchos dias que la presa de un *cuter* francés, y habiendo recalado sobre Cabo Prior el 10 de Julio, con ventolinas flojas del NE., se levantó una niebla tan espesa, que ni pudo reconocerse la costa ni se veian los buques unos á otros. El primer piloto de la escuadra la consideraba á seis millas del mencionado Cabo, é indicó la conveniencia de tomar la

vuelta de fuera, lo que se hizo, marcando con cañonazos disparados á intervalos la posicion del navío *San Fernando*, de la insignia.

Al dia siguiente las ventolinas, siempre flojas y variables, levantaron un tanto la niebla descubriendo la tierra, para cuyo reconocimiento viró la escuadra en su vuelta, aunque hubo de revirar por la tarde, por haberse vuelto á cerrar todo. El navío *Magnánimo* de 74 cañones, mandado por el capitan de esta clase don Ramon Topete, se conservó muy inmediato al *San Fernando*, deseando no perderlo de vista con la niebla: el viento seguia calmoso, arrancando una milla por hora á los buques, que llevaban todo su aparejo, y se dijo á la voz al primero que se desatracara, para evitar averías, durante la noche. Hízolo así, aprovechando el viento á todo ceñir, hasta que un fuerte sacudimiento sentido á la una despertó al comandante y á la tripulacion franca, que descansaba. La niebla seguia tan espesa que se dudó si el navío habia abordado algun otro de la escuadra, hasta que la repeticion de los choques, hizo ver que se encontraba varado. Se dispararon cañonazos y cohetes que lo indicaron, se aferró el aparejo, se echaron al agua las embarcaciones para sondar y reconocer el paraje, resultando encontrarse el buque literalmente encajonado entre piedras que salian fuera del agua, y que en pocos momentos abrieron varios rumbos en la bodega y dieron paso al agua, que llegó á la cubierta de la segunda batería, inundándolo todo.

Inútil era en tal concepto pensar en la salvacion del

navío, y las providencias hubieron de dirigirse al cuidado de la gente, que se agrupaba silenciosa y medio desnuda en la cubierta esperándolas.

Un nuevo reconocimiento de los botes, favorecido por la calma, descubrió que la varada habia tenido lugar en la isla Sisarga, en la cual se determinó desembarcar, empezando por los enfermos.

El 13 amaneció como los dias anteriores; la niebla no permitia descubrir nada á más de una milla de distancia, y si bien se habia seguido disparando cañonazos de auxilio, era muy difícil que los otros buques pudieran tener idea exacta de la situacion del *Magnánimo*, cuyos 500 tripulantes, en seguridad ya, sin más desgracia que la de un soldado que se ahogó, se veian sin víveres ni agua, estenuados por la fatiga de la noche anterior y por el trabajo que seguian, trasladando á tierra velámen y pertrechos. Despejando la atmósfera, la escuadra acudiria indudablemente en auxilio de los náufragos; pero podia muy bien durar la insistencia de las nieblas, y en este caso sería comprometida su situacion.

Tales razones decidieron al comandante á privarse de los servicios del primer bote, que fue convenientemente dispuesto y despachado con el teniente de fragata D. Faustino Guimil para llevar á la Coruña y Ferrol la noticia de la pérdida, providencia acertadisima, pues siguieron tenazmente las nieblas, alejándose la escuadra del *Magnánimo*, cuya suerte ignoró hasta su desaparicion. Esto no obstante, salieron del Ferrol y la Coruña, tan luego como llegó el oficial comisionado, la

fragata *Sabina*, el bergantin *Cuervo* y varias lanchas con toda clase de socorros. La primera, dirigida por un buen práctico, llegó al lugar del siniestro á las cinco de la tarde del 13, y fondeó con su anclote á una milla de la Sisarga, enviando en el momento sus embarcaciones y gente para ayudar al salvamento de pertrechos.

Tambien llegaron sin novedad las lanchas de auxilio: el bergantin *Cuervo*, no tan afortunado, sin embargo de navegar con toda precaucion, precediéndole el práctico sondando, arrastrado por la corriente, fué á dar en el arrecife que sale al E. de la isla, de que salió con dificultad, no sin arrojar al agua 10 cañones, dos anclas y algunos otros efectos.

Hasta el 8 de Agosto se continuó sacando pertrechos del *Magnánimo*, aunque se habia acostado sobre una banda y llegaba el agua al combés. Este dia se entabló el viento fresco al NE. con mar, haciendo peligrosa la permanencia en aquel lugar desabrigado, en atencion á lo que, embarcada toda la gente, fue llevada á Ferrol.

El parte del comandante, de estilo especial, dice así:

«Señor: Si es lance para el honor de un oficial que desea conservarle en el aprecio del Rey su Amo y de sus superiores, experimentar la irremediable y desgraciada pérdida de lo que se le encarga, ese mismo me sucedió á mí á la una y media de la mañana del dia 12 del corriente. Dignese V. E. con su notoria piedad y justificacion considerarme confundido entre tan-

las providencias para salvar á S. M. cuanto me fuese posible del navío *Magnánimo*, antes de mi mando, ya usando de mis medios y ya con los que se sirvió prestarme el activísimo celo del Excmo. capitan general del departamento, á cuyo nivel procedió igualmente el Excmo. comandante general de la escuadra, remitiéndome la fragata *Sabina*, que dejó su lancha esquifada y porcion de víveres.

»Hasta esta fecha se han salvado la mayor parte del velámen, mucha balería, motonería de respeto y pendiente, alguna arboladura, cantidad de armas blancas, la capilla, un ancla de leva, un anclote y otros muchos efectos, que aviso al capitan general diciéndole que ínterin el navío subsista en el sitio peligroso que varó, nada más que lo referido puede salvarse, y que por esta razon y el plazo que tarde en deshacerle la mar, somos en esta isla de Sisarga casi de sobra, segun mi sentir, respecto á que lo que hay que sacar es artillería y anclas, envuelto todo en el navío, que representa en sus dos bandas ó costados ya un libro cerrado, por faltarle los baos y cubiertas.

»Noticiolo así á V. E., etc. Isla de Sisarga 25 de Julio de 1794.—Excmo. Sr.—Ramon Topete.»

El consejo de guerra declaró á este jefe absuelto de todo cargo.

FLOR.

HURACAN EN LA HABANA.

En la noche y dia del 27 y 28 de Agosto se experimentó en el mar de las Antillas y recaló al puerto de

la Habana un huracan, de cuyas resultas sufrieron mucho los buques de la escuadra, perdiéndose completamente la goleta *Flor*.

Los daños causados en la ciudad, el campo y el puerto fueron de mucha consideracion, tanto que vararon 12 buques de guerra, se perdieron 64 mercantes y fué muy crecido el destrozo de embarcaciones menores, anclas y cables. El siguiente curioso estado de observaciones hechas en aquellos dias, detalla las ocurrencias desde el 25.

OBSERVACIONES meteorológicas hechas en el
perimentado sobre estas

Tiempo civil.		Termómetro Farenheit.	Barómetro. Escala inglesa.	Higrómetro.	Viento
					DIA 25.
4h.	M.	85°	30,01	13°	Calma............
8h.	»	83	03	18	S.................
12	»	86	02	21	Calma............
4	T.	87	02	13	»
8	N.	86	01	16	NO...............
12	»	85	01	16	»
					DIA 26.
4h.	M.	85	30,00 (*)	19	Calma............
8	»	86	00	20	NNO..............
12	»	88	00	19	N. ¼ NO..........
4	T.	87 (**)	29,99	18	N.................
8	N.	86	98	16	»
12	»	85	96	15	»
					DIA 27.
4h.	M.	85	29,95	20	N. fresco.........
6	»	86	94	20	»
8	»	86	90	20	»
10	»	86	86	22	»
12	»	86	29,86	22	N. con rachas duras.
2	T.	86	84	23	»
4	»	85	82	20	»
6	»	84	80	21	N. duro...........
7	»	84	80	24	»
8	N.	84	79	23	N. muy duro.......
9	»	84	77	23	»
10	»	84	76	24	»

puerto de la Habana en el segundo huracan ex-
costas. — Agosto 1794.

Cielo.	NOTAS.
— ☾ 2.	
Claro.	
Nubes SO.	
Claro.	
Nubes.	
»	
»	
— ☾ 3.	
N. del NO.	(*) Equivale en la escala francesa á 28 pulgadas 1 ½ líneas.
Llovizna.	
Lluvia.	
Toldado.	(**) Equivale en Reamur á 24°.
N. del N.	Entró la fragata *Minerva* y la goleta *Flor* convoyando varios buques con madera de Matanzas.
»	
— ☾ 4.	
Toldado.	
»	
»	
N. del NNO.	
N. del NO.	
Muy oscuro.	
Achubascado.	Faltó un cable al *San Cárlos.*
Llovizna.	
»	
Lluvia.	
»	Uno al *San Pedro* y uno á la *Minerva.*
Llovizna.	Uno al bergantin *Ardilla.*

Tiempo civil.		Termómetro Jarenheit.	Barómetro. Escala inglesa.	Higrómetro.	Viento.
10½	N.	83	74	24	NNE. muy duro.....
11	»	83	73	24	»
11½	»	83	69	25	»
12	»	83	63	24	»

DIA 28.

12½	M.	83	29,59	25	NE. duro...........
1	»	84	58	25	»
1½	»	84	57	24	»
2	»	84	56	24	»
2½	»	84	53	23	»
3	»	84	50	23	»
3½	»	84	50	23	»
4	»	84	50	23	»
4½	»	84	50	24	»
5	»	83	50	24	»
5½	»	83	50 (*)	24	NE. ¼ E..........
6	»	83	52	23	»
6½	»	83	54	22	Rachas violentas...
7	»	83	59	22	»
7½	»	83	63	22	»
8	»	83	67	22	ENE. id ....
8½	»	82	70	23	»
9	»	82	72	23	»
9½	»	82	74	23	E. muy duro......
10	»	82	75	22	»
10½	»	82	76	22	»
11	»	81	78	22	E. ¼ SE..........
11½	»	82	78	22	»
12	»	81	78	22	»
12½	T.	81	78	22	»
1	»	81	78	22	ESE.............
1½	»	82	79	22	»
2	»	82	82	22	»
2½	»	82	82	22	»
3	»	82	83	22	SE. ¼ E..........
3½	»	82	83	22	»

Cielo.	NOTAS.
»	Faltó uno á la *Palas* y se abordó con el *San Pedro*.
»	Uno al *San Juan* y uno al *San Cárlos*.
»	El de la esperanza al *San Pedro* y uno á la *Mi-*
»	*nerva*, que fué á varar á Tallapiedra.
— ☾ 5.	
Llovizna.	Faltó un cable al *San Gabriel*.
»	Varó la balandra *Teresa*.
»	Rota la cadena del Arsenal.
»	Faltó un cable á la *Calipso*.
»	Dos al *Firme* y varó en Tallapiedra.
»	Varó el *Flecha* en el bajo San Telmo.
»	Varó el *San Antonio* en id.
»	
Mucha lluvia.	
»	
»	(*) No es menos admirable el estado de la co-
Llovizna.	lumna mercurial al nivel del mar en la zona tórri-
»	da, que la prontitud con que descendió desde las
»	11 ½ de la noche á las 3 de la madrugada.
»	
»	
»	El navío *San Lorenzo* hizo señal de pronto socor-
Mucha lluvia.	ro, por su proximidad al muelle de la Aduana y
»	riesgo al garrarle las cuatro anclas que desde el
Lluvia.	anochecer tenia en el agua, pero fué imposible bar-
»	quear.
Llovizna.	
»	
Mucha lluvia.	
Llovizna.	
Lluvia.	
»	
»	
»	
Llovizna.	
»	

Tiempo civil	Termómetro Farenheit.	Barómetro. Escala inglesa.	Higrómetro.	Viento.
4h. T.	82	29,83	22	SE. fresco..........
5 M.	82	83	21	»
6 »	81	84	21	»
7 N.	82	87	21	SE. fresquito........
8 »	82	89	21	»
9 »	81	90	21	SE. ¼ S...........
10 »	82	93	20	»
11 »	81	96	20	SSE. bonancible......
12 »	82	30,01	19	»

Aunque en la tarde del 27 hubo mucha mar en la boca del puerto, cesó el monte de la Cabaña, de que dependió no perderse más buques.

Cielo.	NOTAS.
Lluvia.	Un fracaso irremediable del aremómetro, la dificultad de proveerse del pluviómetro y atmidómetro, y el poco uso que creimos tuviese en estas costas el rhoiámetro, son causa de no expresarse aquí los grados de fuerza del viento, la cantidad de lluvia, evaporacion y altura de la marea.
»	
»	
Toldado.	
N. del SE.	
»	
»	
N. del SSE.	
N del S.	

en la noche por la felicidad de rolar el viento al SE. y servir de antemural

Bajeles del Rey varados en la mañana del 29.

En Tallapiedra.......... El navío *Firme* y la fragata *Minerva*.
En el bajo San Telmo..... Los bergantines *Flecha* y *San Antonio* y la balandra *Santa Teresa*.
Muralla de San Francisco.. La goleta *Flor*, perdida.
Castillo de Atarés........ Dos bergantines.
Almacenes de pólvora..... Cuatro goletas.

Los cinco bajeles primeros no tienen averías de consideracion en sus cascos ni arboladuras.

Bajeles mercantes que dieron á la costa y se hallaban varados en la mañana del 29 de Agosto, algunos en piezas y los más con averías de consideracion.

Inmediato á la Punta.	Una fragata, una balandra, dos goletas.
Idem al cuartel de milicias..............	Dos balandras, tres goletas.
Idem al de la Fuerza..	Dos goletas.
Muelle de Caballería..	Una fragata, un bergantin, una balandra, once goletas.
Idem de la Aduana...	Una fragata, tres bergantines, una baiandra, seis goletas.
Frente á la casa de Aróstegui.........	Una fragata, dos bergantines, seis goletas.
En la Machina.......	Una goleta.

En el muelle de Luz..	Una goleta.
Inmediato á la Casa de Comedias.........	Una goleta.
Contra la Alameda...	Dos goletas.
En el Arsenal.......	Una goleta.
En Atarés..........	Una fragata, una balandra, una goleta.
Contra los almacenes de pólvora........	Seis goletas.
En Regla,..........	Dos fragatas, un bergantin, dos balandras, tres goletas.

RESÚMEN.

Del Rey.

Navios........................	1
Fragatas......................	1
Bergantines.	2
Balandras.....................	1
Goletas.......................	1
Buques del arsenal.............	6
Total.........	12

De particulares.

Fragatas......................	7
Bergantines...................	7
Balandras.................. ..	8
Goletas.......................	42
Total.........	64

Y además innumerables lanchas y botes.

Agregamos la siguiente

Noticia extractada de los diarios del navío San Lorenzo *y bergantines* Flecha, San Antonio *y* Ardilla *en el primer huracan de Agosto de 1794, entre los paralelos de 26 á 27 grados Norte y meridianos de 79 á 80 Oeste de Cádiz, puntos no distantes del veril occidental de las Tortugas.*

Regresaban al puerto de la Habana con buen tiempo estos cuatro buques de guerra, procedentes de Veracruz, el navío con gente, caudal y víveres para subsistencia de la marina, y los bergantines de las Sondas de Campeche y Nueva Orleans, á donde habian convoyado varios buques del comercio.

Cesó la brisa por el segundo cuadrante desde la tarde del 5, y á las cincuenta y dos horas de calma y variables ventolinas con cáriz despejado, se nubló el cielo, empezando el dia 7 á descender el mercurio en el barómetro de las 30 pulgadas en que se habia conservado anteriormente. Entablóse á las seis de la mañana del 8 un bonancible NNE. que refrescó y roló por el cuarto cuadrante al tercero, muy duro ya desde el amanecer del 9, en que la continuacion del descenso indicaba sería más: efectivamente, permaneció siete horas en 29,70, y aunque principió á subir desde las seis de la tarde, hubo en la noche y madrugada del 10 mucho viento y ráfagas por el SO. de extraordinaria violencia, que cedieron en la mañana siguiente, y abonanzó enteramente luego que pasó al SE.

Así el navío como los bergantines siguieron su derrota á aproximarse á la Sonda; pero recelosos de empeñarse en el canal de la Habana, dado el feliz caso de rebasar las Tortugas, capearon mura á babor: el *San Lorenzo* con la gavia en tres rizos, ínterin el viento no la rifó, que mareó el estay de mesana; y el *Flecha* y *San Antonio* sobre la mayor con tres antagallas. No así el *Ardilla*, que atrasándolo su menor andar, continuó á reunirse hasta considerarlo imposible por la mucha cerrazon al anochecer, en que resolvió cambiar de mura y navegar en seco al NNO., al ver que ceñido lo ahogaba la mar gruesa, que á media noche le hizo dar una cabezada en que se creyeron zozobrados y casi llenó de agua su bodega. En este conflicto determinaron alijar pesos de proa, y arrojando al mar el ancla de esperanza, un anclote y parte del fierro del contramaestre, se sirvieron de sus bombas y demás arbitrios convenientes, y haciendo al mismo tiempo una oferta religiosa, lograron cumplirla en el convento de la Merced el comandante, oficiales y tripulacion el primer dia de su arribo al puerto.

Al bauprés del navío faltaron los barbiquejos, cinco obenques de trinquete y dos cadenas de la mesa de guarnicion mayor; pero no tuvo novedad en su arboladura, porque anticipadamente estaba muy asegurada en cuanto cabe.

El *San Antonio* perdió un calabrote que habia largado á popa para detener al principio su andar, y el *Flecha* nada padeció.

En la costa del Sur de Cuba se perdieron cinco bu-

ques mercantes nacionales, salvándose la mayor parte de sus tripulaciones, y no se sabe la suerte de las de dos buques ingleses que encallaron en la boca del cánal de Bahamá.

A la Habana solamente llegó la mar, se vió el cáriz muy malo, y ventó fresco del NO. doce horas; pero en Nueva Orleans causó este huracan terribles estragos.

SAN ISIDORO.

Este navío de 68 cañones, construido en Nápoles en 1766, pertenecia en 1794 á la escuadra del general Gravina, estando mandado por el capitan de su clase D. José de la Valeta. Fué comisionado para trasportar un batallon que embarcó en el puerto de Rosas, con muy mal tiempo en el mes de Octubre; fondeó en la rada de Palamós el 24, y desembarcó la tropa sin novedad. El 26 dió la vela para enmendarse, por no considerar seguro el primer fondeadero, y varó desgraciadamente en un bajo que existe á una milla del muelle, siendo inútiles cuantos esfuerzos se hicieron para ponerlo á flote, por haberse desfondado sobre las piedras. La tripulacion y la mayor parte de los pertrechos se salvaron.

Este buque habia varado anteriormente en el bajo de la Galera al tomar de vuelta y vuelta el puerto de Cádiz en 26 de Mayo del mismo año, pero salió con la marea creciente, perdiendo el timon. Lo mandaba entonces el capitan de navío D. Manuel Atienza.

1795.

TRIUNFANTE.

Hallándose en la rada de Rosas la escuadra del general Gravina, se declaró el 5 de Enero un fuerte temporal del SE., que levantando gruesa mar incomunicó los buques. En todos ellos se tomaron las precauciones naturales para aguantar el tiempo, fondeando los navios la cuarta ancla por órden del general, calando mastelerillos y disminuyendo la ventola.

El *Triunfante* de 74 cañones, mandado por el capitan de navío D. Juan Vicente Yañez, y en que se hallaba como subordinado el jefe de escuadra D. Juan Obando, partió los cuatro cables, quedando por el de la esperanza que tambien habia fondeado, y hácia el medio dia, temiendo que faltara de un momento á otro, dió la vela, picándolo por el escoben, para ganar la mar.

La maniobra se hizo con tal precision que, aplaudiéndola todos los oficiales de la escuadra como espectadores, se juzgó digna de feliz éxito. El navío, forzado bajo la presion de sus mayores y gavias sin rizos, con la primera batería bajo el agua, salia valientemente á barlovento cortando la mar con una velocidad de 10 millas; pero el viento era muy escaso, y las marcaciones demostraron bien pronto que era imposible franquear las Medas.

Reunidos en la cámara con el general, los oficiales

acordaron que nada quedaba que hacer para salvar el buque, y que siendo cuestion de la seguridad de su gente, nada más oportuno parecia que arribar en busca de un paraje limpio en que embarrancar.

Así se hizo, con la buena fortuna de embestir y picar los palos sin desgracia personal, quedando el *Triunfante* entre San Pedro Pescador y la Escala. La tripulacion, con 150 hombres de tropa de trasporte que tenía el navío, desembarcaron en jangadas con toda felicidad, y pasado el tiempo, con el auxilio de los demás navíos se salvaron casi todos los pertrechos del *Triunfante*.

El comandante, en virtud de los informes de su general, fué declarado por el Gobierno libre de cargo, sin consejo de guerra.

El navío habia sido construido en Ferrol en 1756.

ANIMAS.

La tartana cañonera las *Animas* componia parte de las fuerzas sútiles de la escuadra del general Gravina, que sostenia la plaza de Rosas sitiada por los franceses. Embarrancó con temporal en la playa de la Escala á principios del año y pereció toda la tripulacion, compuesta del comandante, alférez de navio D. José Bermudez de Castro y 25 individuos de mar.

VICTORIA.

Uno de los buques franceses que durante la guerra con la República cruzaban por el mar de las Antillas,

recaló sobre Estero Guerrero, 12 millas á sotavento de Rio Hacha el 16 de Marzo, y creyendo propicia la ocasion para un golpe de mano, desembarcó sin oposicion parte de su gente, que se dirigió decididamente al ataque de la ciudad.

Llegada la noticia á Cartagena de Indias, salió por tierra á su encuentro un destacamento de caballería, verificándolo al mismo tiempo por mar el teniente de navío D. Francisco de Paula Escudero con la goleta de 10 cañones de su mando *Victoria* y otras dos, *Taumaturgo* y *Nanci*, á sus órdenes.

Barloventearon todo el dia 28 con brisote, reconociendo la costa, fondeando por la tarde al abrigo de Punta Canoa con objeto de seguir con la bonanza de la madrugada, y aunque no la hubo por velar la brisa, levaron á la salida del sol, navegando á la cabeza la *Victoria*, con la sondaleza en la mano y vigilancia en los topes, para evitar el bajo Negrillo, que forman tres ó cuatro piedras ocultas, de situacion incierta segun todas las cartas de aquella época.

El práctico, que sondaba con frecuencia, señaló una rompiente que se descubria hácia el NO., suponiéndola del bajo y considerándolo rebasado con el rumbo que hacian, siguieron en él por espacio de unos veinte minutos, al cabo de los cuales chocó la goleta en el verdadero Negrillo, introduciéndose las piedras en la bodega. La *Taumaturgo*, que venia por su aleta, se acercó á una prudente distancia y dejó caer un ancla, enviando su lancha con la de la *Nanci* tan oportunamente que salvaron la tripulacion completa de la

Victoria, ayudando á las embarcaciones de esta.

No llegó á quince minutos el tiempo empleado por la mar en reducir á fragmentos la goleta, de que nada pudo extraerse.

Este accidente dió lugar á la marcha del buque francés, mas no antes de haber sido derrotada su gente por la caballería, que hizo 44 prisioneros.

El comandante de la *Victoria* fué absuelto de cargo.

1797.

SAN CARLOS.

El virey de Nueva España, marqués de Branciforte, dispuso saliera con toda diligencia de San Blas el paquebot *San Cárlos*, que mandaba el teniente de fragata D Ramon de Saavedra, para llevar á San Francisco de California la noticia de declaracion de guerra á la Gran Bretaña. Salió en efecto el buque el 17 de Enero, navegando con malos tiempos y viento escaso hasta las inmediaciones del puerto de su destino.

El 23 de Marzo, reinando un temporal del Sur, é intentando tomar el fondeadero de Yerba-buena, tocó el paquebot en una piedra, con mucho daño de los fondos, á juzgar por el agua que hizo desde el momento: Salió sin embargo de aquella situacion y tomó el referido fondeadero; pero á las ocho de la noche, continuando el temporal, faltaron las amarras y fué arrojado el buque sobre una restinga de piedras, donde se destrozó completamente, salvándose toda la gente, aun-

que no pudo dársele auxilio desde tierra por impedir la rompiente el barqueo.

Nada pudo sacarse del buque.

ELENA.



La pérdida de la fragata *Elena* de 34 cañones no fué causada por temporal ó accidente de mar, como todas las que figuran aquí; perseguida por fuerzas superiores enemigas, y despues de una desesperada defensa, fué embarrancada por su comandante el capitan de fragata D. Juan Carranza, que quiso verla destruida antes que en poder de los ingleses, y se destrozó en efecto en la costa de Conil, salvándose la mayor parte de su tripulacion. Por esta razon ocupa un lugar en la relacion de los naufragios, donde no estará de más por constituir uno de los honrosos y repetidos hechos de armas que como ejemplos pueden citarse en la Marina española.

El siguiente es extracto del parte original en que el mismo comandante, herido en el combate, relata el suceso:

«Excmo. Sr.: El 25 del pasado salí de la Habana con la fragata *Elena* de mi mando, y á mis órdenes la *Ninfa*, conduciendo los pliegos y efectos que habrá anunciado á V. E. el comandante general de la marina de aquel puerto. Habiendo practicado una derrota extraviada en razon de las continuadas noticias de enemigos superiores que detallaré á V. E. para el próximo correo, aprovechándome de este para manifestarle

que no he reconocido más tierra en los treinta dias de navegacion que el Cabo de Santa María. Parlamenté allí con un bergantin dinamarqués que venia de Levante, y me notició que la escuadra inglesa cruzaba al O. del Cabo de San Vicente desde que se batió con la española. Con este motivo creí venia seguro para entrar en Cádiz la mañana del 26; pero á la una y media de la madrugada vi de la vuelta del O. un navío, que con su farol á proa y sobre las gavias y juanetes, navegaba en línea con otros buques, todos mayores, los cuales formaban una línea de más de dos leguas, y á los que les fuí arribando oportunamente, pues estuvieron pasando hasta las tres y media, habiendo hablado con el primero y contestado en español. Con este antecedente, pero sospechoso en algun modo, mediante á lo que observó la *Ninfa*, que le habló en inglés, navegué con fuerza de vela y mucho silencio hasta que amaneció que vi ya virados de mi vuelta los citados buques, pero fondeados varios y otros á la vela sobre el placer de Rota. El viento estaba al N. y yo á sotavento de Torre-gorda; á las seis de la mañana les vi ya largos sus pabellones ingleses y que se destacaban un navío de 74 y una fragata de 40 dándome caza (1). Impuesto yo que eran enemigos, hice señales á la *Ninfa*, proporcionados á dirigirme al rio de San Pedro, que con marea creciente podia entrar con algun peli-

(1) Segun James en su *Naval history of Great Britain*, los buques que batieron á las fragatas *Elena* y *Ninfa* fueron el *Irresistible*, de 74 cañones, y la fragata *Emerald*, de 40.

gro; el viento más escaso lo impidió, y formé el dictámen de seguir la costa; pero á pesar de las diligencias más activas en ambas fragatas, nos quedamos con viento calmoso por la inmediacion de la costa, y los enemigos se acercaron con el mar fresco que traian. Me ví sin montar Cabo Plata y reinando en el Estrecho viento E. y tres buques mayores por mi proa: mi obligacion solo me dejaba la triste suerte de embarrancar. Todo lo miré perdido, pero no la honra que se le debe dar á la bandera del Rey, y preferí acoderarme hasta que noté fondo con el timon, y lo mismo por mi proa la *Ninfa*. En esta forma batimos á los enemigos, ellos á la vela, que despues fondeados á medio tiro siguieron la funcion, que duró tres horas.

»Los que me obedecian, con su constancia aumentaban mis deseos, que fueron siempre sostenerme hasta irme á pique. Llena la bodega y Santa Bárbara de agua, que la recibian por cinco partes, mandé picar á mi presencia los cables y encallar en la playa á fin de precaver la vida de los heridos, pues contaba sobre 30 y 20 muertos, sin contar los cuatro que al bajar á tierra en la lancha en el primer desembarco les quitó la vida una bala de á 36, que era el calibre con que me batia el navío. En esta triste situacion me hallaba cuando el comandante de la *Ninfa* me avisó por la bocina no tener ya más que 75 tiros de cañon y que le detallara lo que habia de hacer, á lo que le contesté que defenderse hasta consumir las municiones todas y estar á pique, y en caso de no, dar fuego al buque despues de desembarcada su gente; pero á poco rato vi que arrió su

bandera. Continué mi fuego izando la bandera por tres veces, pues me la echaron abajo los enemigos, hasta que no teniendo con quién servir la batería, hice mi último desembarco, aunque no del todo por no ser el bote suficiente, respecto á que la lancha, con el acaecimiento citado, no hubo quien la condujese á bordo, y una hora despues que la *Ninfa* arrié con harto sentimiento mio el pabellon de S. M., que me costó hasta cuarta insinuacion y el extremo de estarme yendo á pique.

»A las oraciones sacaron los enemigos la *Ninfa* y la llevaron á fondear junto á sus buques, pues no habiéndole picado su cable y codera estaba á nado aun, y aunque pretendieron hacer lo mismo con la mia no lo lograron, pues quise que consumieran en ella sus municiones y que primero fuera á pique por mí ó por ellos, como se acreditó, pues ha quedado sumergida en 15 brazas de agua, acostada sobre estribor.

»Aunque considero á V. E. lleno de disgustos al ver un detall tan lastimoso y dilatado, no puedo ocultar á V. E. en cumplimiento de mi honor el espíritu bizarro con que me estimuló el teniente general D. José Ezpeleta, que aun viniendo de trasporte, quiso con su ejemplo iluminar á este jóven de corta experiencia, á fin de que añadiendo á sus buenos deseos el consejo de un general de su talento y espíritu, prefirió mi arriesgado lado en todos tiempos para contribuir con su consejo al logro de quedar bien puesto el honor de la nacion y decoro de las armas de S. M., al descanso de su casa. Para quien no piensa como este jefe, que fué

herido en la cara; aunque no de peligro, cuando yo contuso igualmente en la mano derecha, recomiendo á V. E. para que se sirva trasladarlo á S. M., el espíritu, eficacia y desempeño con que á porfía y con estímulo han llenado sus obligaciones los oficiales de mi buque, quienes con su constancia me empeñaban más y más, y lo propio han ejecutado el capitan de navío D. Manuel Arjona y los oficiales D. Antonio Seidel y D. Rafael Bobille que venian de trasporte, cuya presencia de ánimo me ha llenado de gozo, y me obligan en fuerza de mi honor á no pasarlo en silencio, ni tampoco que mi pobre marinería y tropa han salido como yo y mis oficiales, salvando solamente lo puesto y los papeles de reconocimiento, á fin de que si V. E. lo creyera justo, dé á estos infelices, que es para quien pido únicamente, algun socorro para el reemplazo de su perdida ropa y para cubrir la desnudez en que han quedado los más. —Real Isla de Leon y Abril 28 de 1797.—Excmo. Sr.—Juan de Carranza.»

MARIA.

ESCUADRA DEL GENERAL ALAVA.

La escuadra del mando del general D. Ignacio María de Alava, destinada á un viaje de circunnavegacion, fué distraida de este objeto por la noticia de la declaracion de guerra á la Gran Bretaña, que la alcanzó en el puerto de Manila en Marzo de 1797. Modificado con ella el plan de la navegacion, salió la escuadra con el fin de asegurar la recalada de la nao de

Acapulco, que conducia el situado del Archipiélago, recurso principal para su defensa. En este crucero sufrieron los buques un huracan, cuyos efectos participó el general Alava en los siguientes términos:

«Excmo. Sr.: La correspondencia que en esta ocasion remito á V. E. le informará de mis determinaciones á consecuencia de haber recibido la noticia de la declaracion de guerra contra Inglaterra; de los obstáculos que para ponerlos en ejecucion habia que vencer, y que no dudaba conseguir mediante los esfuerzos y actividad aplicada, como efectivamente sucedió, poniendo en el mejor estado dos navíos y cuatro fragatas con que dí la vela el 20 de Abril, dirigiendo mi derrota cual manifiesta el extracto adjunto del diario que incluyo á V. E. para su más cabal conocimiento; pero uno de aquellos extraordinarios huracanes, de que yo no tenia idea, y que aun en mares procelosos como estos, se mira como un fenómeno en el tiempo del año en que acaeció, asaltó á la escuadra del Rey la noche del 24, cerca del paralelo del Cabo Bojeador y la desarboló de todos sus palos, á pesar de las medidas de precaucion que habia tomado desde por la tarde, que me puse á capear el tiempo. A las diez de la noche, la suma oscuridad y récio viento inutilizaba las señales y no permitia verse luz alguna de los buques; y antes de las doce todos se hallaban enteramente desarbolados.

»El navío *San Pedro* en que yo me hallaba empezó á hacer tan gran cantidad de agua por los agujeros de los pernos de las hembras del timon que se desprendió

pocas horas despues del desarbolo, y por otros parajes del casco que padecierón los fuertes golpes del timon y escombros que mantuvo á sus inmediaciones durante algunas horas de no dejar arbitrio para separarlos, que en diferentes ocasiones pasé por el vivo dolor de creer la ruina de más de 600 hombres; de ver inutilizadas en gran parte las soberanas intenciones y mis continuados desvelos para verificarlas, destruidos en el espacio de pocos momentos.

»A las once del dia siguiente, vuelto el tiempo á un estado regular, me encontré solo, pero no dudé que los demás buques hubiesen sufrido igual desastre, porque el huracan llegó á tal furia á las dos de la mañana, que se llevaba todo cuanto no estaba de firme en el casco del buque, de modo que no quedó cosa sobre cubierta, ni dejó ningun farol de popa de cuantos tenian los buques, á pesar de las túnicas y herrajes con que estaban asegurados; y de este modo continuó sin intermision hasta las siete de la mañana del 25 que empezó á ceder. La gruesa mar que se conservó en algunos dias, á pesar de las calmas que se siguieron, no permitió que por aquel se pudiese formar bandola, y hecho juguete de las hondas solo se trató de agotar el agua que á la sazon era de más de 10 pies en bodega, de 40 pulgadas por hora, y tomaba aumento contra el esfuerzo incesante de todas las bombas, por lo cual fué necesario abrir escotillones y sacar el agua con baldes, tinas, etc., por cuantas partes se podia, teniendo empleada toda la tropa y marinería en incesante y duro trabajo.

La mañana del 26, en que el estado del navío daba incremento á mi cuidado, avisté la nao *San Andrés*, procedente de Acapulco. Habia experimentado esta el *vaguio* en la proximidad de la tierra de Luzon, reconociendo al amanecer de aquel dia Cabo Bolinao, con cuyo abrigo la impresion del huracan no le fué tan fuerte, pero muy suficiente para que perdiese sus masteleros, palo de mesana, y rindiese el trinquete. El bote de este buque y otros socorros que me facilitó por entonces me fueron de grande auxilio, tanto para contener el agua como para armar bandolas, construir un timon, cuya maniobra merece particular recomendacion, y ponerme en estado de regresar á este puerto.

»A la vista de la isla del Corregidor, con la del *Montañés* en igual triste estado que el *San Pedro*, excepto el agua, empezaron á realizarse mis sospechas sobre la suerte del todo de la escuadra, y el comandante de aquel, luego que la proximidad lo facilitó, me dió noticia de que las fragatas *Cabeza, Fama* y *Lucía* habian entrado en el puerto.

»La nombrada *María*, á cuyo capitan habia dado yo comision particular para San Blas, como instruirán á V. E. mis cartas de la correspondencia citada, no ha parecido, ni he podido adquirir noticia alguna de ella; pero me persuado á que convencido Quintano de la importancia de su encargo, continuase á toda costa la navegacion con solo la instruccion que le tenia dado, y sin embargo de no haber recibido los pliegos de V. E. que debia recibir el mismo dia 24 y ahora

dirijo; pero esto no me quitará el cuidado en que estoy por su suerte, hasta saber el paradero que ha tenido.

»El bergantin particular, que bajo las órdenes del teniente de fragata D. José Gódoy, se hallaba en la mar, aun antes de la salida de la escuadra, para dar cumplimiento al encargo que le cometí, experimentó iguales desastres, viéndose casi perdido en los dias 22 y 23 de Abril; pero llegó de arribada al rio de Manila desarbolado, haciendo agua, y sin más pérdida de gente que la del práctico, que trastornado su juicio á la finalizacion del temporal, se arrojó al mar y no hubo medio para salvarlo. Es digno de notarse, que no hallándose este buque á 40 leguas de la escuadra, cuando esta padeció el temporal la noche del 24, experimentó una calma absoluta, en las mismas horas que la nao *San Andrés*, á igual distancia por diferente rumbo tuviese tambien distinto viento, aunque poco menos impetuoso (1).

»Este ha sido, Excmo. Sr., el éxito de una campaña en la que, si conseguí el principal objeto, cubriendo la llegada del galeon, ha sido á costa de un descalabro cuyo remedio aqui pide el trascurso de muchos meses. La causa que lo produjo fué tal, que sus efectos se han estendido á la desolacion de las sementeras y árboles de algunas provincias del norte de esta isla; en la de Panay, toda la provincia de

(1) Como se ve, en esta época no era conocida la teoría de los huracanes.

Capiz, perdiéndose en la de Antique 26 embarcaciones y no libertándose los edificios mejor construidos cuales son los templos, en cuya suerte han sido iguales los de la isla de Samar y la embarcacion que últimamente condujo el situado á las islas Batanes y Babuyanes, ha corrido la misma triste desgracia.

»He tomado las mas eficaces medidas para que se haga el corte de las arboladuras con la mayor brevedad, destinando oficiales y otros facultativos que asegurando el acierto de esta operacion la activen y concluyan en el menor tiempo posible, para lo cual, como para todo cuanto he pedido, me ha franqueado este gobernador los auxilios, y al mismo tiempo se trabaja en preparar para la quilla, sucesivamente, á todos los buques, exceptuada la fragata *Santa María de la Cabeza*, que es la única que ha conservado todas las hembras del timon, y que por este motivo escusa tal maniobra, para la cual es difícil calcular el tiempo que deberá emplearse, tanto más que en este momento llaman toda la atencion los preparativos de defensa en que se está trabajando por recelos de un próximo ataque del enemigo, de cuya noticia hablo á V. E. en oficio separado.—Dios, etc.—Cavite 10 de Julio de 1797.—Excmo. Sr.—Firmado.—Ignacio M. de Alava.—Excmo. Sr. D. Juan de Lángara.»

Extracto del diario del jefe de escuadra D. Ignacio María de Alava, comandante general de la destinada á los mares de Asia, desde el dia en que la escuadra entró en este puerto hasta el regreso de la última salida al mar en el mes de Abril.

Enero 8.—Se trasladó la escuadra al puerto de Cavite desde la barra de Manila para poder rehabilitarse, y quedar en todo Marzo, si era posible, en disposicion de poder salir al mar y aprovechar parte de la monzon de NE. para hacer una campaña útil, si antes se recibian noticias de rompimiento con los ingleses. No hubiera sido difícil, en efecto, lograrlo, á no ser por la obra del navío *Europa* y fragata *Pilar*, á quienes, además de la necesidad general de reconocer los costados y cubiertas, recorrida de aparejo, velámen y otros reparos en la arboladura, se agregaba la de tener que pasar por una obra considerable en sus cascos, á causa de la gran pudricion que se descubrió, particularmente en el *Europa*, por los cosederos, durmientes de la primera cubierta y otras piezas principales, sin contar con el agua que hacia. Este reparo que era de precisa necesidad, atrasaba muchísimo la habilitacion de estos dos buques; sin embargo, con la maestranza de la escuadra y el auxilio de la del país, púsose en obra su carena y prin-

cipiaron los demás trabajos con el mayor calor. Establecióse en Cavite al mismo tiempo, y con los propios auxilios de la escuadra, un hospital para los enfermos, y se puso por obra en el pueblo de Cavite Viejo la construccion de un aljibe con noria y muelle para hacer la aguada de los buques que tienen que traerla de gran distancia con mucha dificultad y costo.

Marzo 16. Estaban los trabajos en su mayor fuerza, cuando el 16 entró el bergantin *Activo* que venia de San Blas con noticia de la declaracion de guerra. Esta novedad me hizo tomar todas las providencias necesarias para apresurar la habilitacion de la escuadra sin contar con el *Europa* y la *Pilar* que debian necesariamente quedar en puerto, porque no podian, como se ha dicho, alistarse sus cascos ni en dos meses, por el corto auxilio de la maestranza del pais, floja, no de la mayor habilidad y poco numerosa por estar empleada la mayor parte en la carrera de la nao que debia salir para Acapulco en la estacion oportuna.

Abril 6. Todos los demás buques que estaban desaparejados y por recorrer sus costados y cubiertas, aun el *Montañés* se hallaron pronto en la barra de Manila el 6 de Abril á recibir solo los víveres, aunque de antemano dí providencias y tomé todas las medidas para el acopio de estos. La elaboracion del pan fué larga, y así la escuadra no pudo menos de ser detenida por este motivo.

El principal objeto de la salida de la escuadra al mar lo más breve posible era para aguardar el navío

San Andrés que venia á recalar desde Acapulco sobre el cabo Bojeador y convoyarlo hasta este puerto. Debia haber salido de allí, por noticias que se tenian, de mediado á fin de Febrero, por consiguiente urgía que la escuadra saliese en todo Abril.

20. Hízose cuanto fué posible por conseguirlo, y en efecto, dí la vela el 20 al medio dia, llevando solo el pan necesario para un mes y por equivalente cantidad de arroz. A las ocho de la noche logré estar á la parte de fuera de la isla del Corregidor que forma la boca de la bahia: siguió la escuadra con el viento al NE. á franquearse de la costa solo lo necesario para precaverse de ella y sin perderla de vista navegar ganando latitud.

21. Nuestra situacion el 21 civil á medio dia era bajo la marcacion del paralelo de Monte Capones: el viento flojo del NNO. pero refrescó despues, y obligó á la escuadra á tomar un rizo á las gavias. De noche estuvo variable con ráfagas, truenos y relámpagos.

24. El 24 refrescó y se advirtió una mar tendida del SE. que daba indicios de mal tiempo; estaba el cielo este dia cubierto de nubes y la atmósfera muy cargada, pero la confianza de la buena estacion que se aseguraban los prácticos que llevábamos del pais y se habian embarcado para la campaña en cada uno de los buques de la escuadra, nos hacia esperar que no se realizasen estos anuncios ni los del barómetro, que habia bajado considerablemente. Sin embargo, mandé en la tarde, por señal, echar abajo las vergas de juanete, y antes de anochecer quedó toda la escuadra re-

gularmente unida y á la capa con trinquete y mesana, llevando la proa al SE. con viento bastante fresco del primer cuadrante. Tambien se aseguró la artillería por si arreciaba el tiempo. Nuestra situacion era á esta hora por los 17° 31′ de lat. N. y por 234° 56′ al O. del meridiano de Cádiz á distancia de 30 leguas de la costa más próxima de Luzon. El viento fué arreciando por instantes y cargándose la atmósfera de tal manera que á las nueve solo veíamos la luz de uno de los buques de la escuadra, que estaba un poco á barlovento nuestro. A las once y media el viento era furioso y la mar agitada: se desfondó la mesana y faltó la amura de trinquete: al mandar cargarlo observé que se mantenia bien sin flamear, y dispuse que no se hiciera novedad, pues lejos de ganar con esto se perdia mucho, quedando más fácilmente expuesto el navío á desarbolar hallándose sin vela, por los balances que deberian ser más violentos. Media hora despues el palo de bauprés se partió por fuera de las trincas; siguióse venir abajo el de trinquete; muy luego el de mesana, y por último el mayor, todos partidos inmediatos á las fogonaduras.

En esta situacion, nos ocupábamos á las doce y media en desembarazar parte de la arboladura y picar su jarcia con la poca gente que en aquella ocasion habia con suficiente serenidad, destreza y ánimo para tal faena. La arboladura toda en el agua por la banda de sotavento, daba mucho cuidado por los continuos golpes que sufria el buque en aquella parte con los balances. Por último, con uno de ellos se partió el timon

por el azafran y lo advertimos á la una, que habiendo acudido á poner la caña de fierro, por haberse roto la que tenia, nos quedamos sin él, quedando por consiguiente cual boya al arbitrio del mar y del furioso viento, que ya habia llegado al grado de huracan. La inmensa cantidad de agua que caia del cielo y la que entraba del mar, no podia salir por los imbornales y se agolpaba en la bodega. Se aplicó la gente á las bombas, que apenas podian dar abasto, y esto me hizo creer que el navío habia recibido daño en el casco. Desde las ocho y media de la mañana la fuerza del viento era tan espantosa, que jamás he experimentado nada que se le pareciese, y aunque hasta entonces creimos que pudiera haber algun buque de la escuadra que no quedase del todo desarbolado, desde esta hora no solo no lo dudamos, pero esperábamos peores resultas. Cuando amaneció reconocimos nuestra total falta de timon, que se desprendió arrancando enteramente tres hembras y rompiendo uno de sus machos que quedó en otra, segun vimos despues por el reconocimiento que se hizo, y por esta parte hacia el navío una gran cantidad de agua.

Cuando la caida del palo trinquete, estaba alguna gente en la cofa, pero solo perdimos un hombre que se fué al agua. Tambien murió otro estrellado por la lancha que se destrincó, y fueron las dos únicas desgracias, pues aunque resultaron heridos 51 en el navío, todos libraron la vida. Merece los mayores elogios por su intrepidez y bizarría un guardian llamado Antonio Mousillo: este hombre se distinguió extraordinaria-

mente, y me causa gran dolor haberlo perdido en este hospital por una disentería que le sobrevino despues de nuestra llegada.

25. Hasta las siete y media de la mañana siguió el huracan con toda su fuerza: llovió copiosísimamente; la atmósfera estaba tan cargada, que apenas se veia el mar. A las ocho por fin cedió el viento de mucha parte de su fuerza y empezando á desprenderse la nube, abrió algun tanto. A las diez era ya muy moderada y se conocia claramente que iba á acabarse el temporal.

El agua que habia en bodega, á pesar del continuo trabajo de las bombas, daba una idea cierta de que el navío hacia mucha; pero no podia saberse la cantidad ni el paraje por donde se introducia: por esto se procedió á hacer un reconocimiento interior y hallóse que efectivamente la hacia el navío muy considerable por popa, entre yugo y yugo, á poco más de una vara distante del codaste á la banda de estribor, de lo cual y de la falta del timon se dedujo que era producida por alguno de los agujeros que dejarian los barrenos de las hembras arrancadas. Este accidente aumentó nuestra fatiga en proporcion del ningun auxilio que teníamos y el ver que aunque con mucho trabajo y dificultad se consiguiese echar alguna de las embarcaciones menores al agua, para hacer un reconocimiento por fuera, seria en vano el intentarlo, pues la mucha mar y viento no lo permitia. La noche de este dia llegó á hacer el navío 40 pulgadas por hora. Aumentaba el agua en gran cantidad en la sentina, de modo que, no siendo suficientes las dos bombas españolas y una de las de

cadena para contenerla (la otra bomba estaba descompuesta), mandé abrir escotillones en entrepuentes para ayudar á sacarla juntamente que con la porcion de baldes que al mismo fin estaban empleados en el pozo de proa y Santa Bárbara. A las dos y media de la mañana se logró poner la cuarta bomba corriente, y por medio de todas ellas y de que el trabajo de la gente era proporcionado al riesgo, se consiguió al fin que empezase á disminuir, aunque poco. No se vió en este dia 25 embarcacion alguna de la escuadra, y serenado ya el tiempo nos ocupamos en el trabajo de las bombas, zafar el buque y armar una cábria para arbolar las bandolas. Se preparó igualmente, á fin de que como provisional pudiera servir de timon, una verga que atravesada por la popa con dos cureñas en sus extremos con suficiente peso para que las sumergiera, se manejase por medio de dos aparejos que de una banda y otra, venian á dar al alcázar.

26. Al amanecer avistamos una embarcacion no muy lejos, que de vuelta encontrada ceñia al E., desarbolada de masteleros y palo mesana. Era natural suponer fuese de la escuadra y por tanto mandé hacer las señales que convenian en la ocasion, mas viendo que no daba muestras de entenderlas y sospechando que pudiese ser la nao *San Andrés*, procedente de Acapulco, objeto principal de mi salida, se le largó la bandera del Rey asegurada con cañonazo repetido de tiempo en tiempo en señal de pedir socorro. Esto produjo el efecto deseado, pues viendo la situacion del navío, incapaz de movimiento, se resolvió á arribar

el teniente de navío D. Marcelo Ayensa que lo mandaba, y acercándose á la voz me ofreció sus auxilios y me prestó algunos que me fueron de grande utilidad, así para contener el agua, como para hacer un timon suficiente para conducir el navío á este único puerto capaz de servir para su seguridad y rehabilitacion. Uno de los auxilios que me dió el comandante de la nao, fué de carpinteros y calafates, á causa de que todos los de la escuadra, excepto los de cargo, habian quedado en puerto para la habilitacion del navío *Europa* y fragata *Pilar*. El viento era muy flojo del N. y estábamos con proa al O., sin ser todavía dueños de poder hacer otro rumbo.

Nos hallábamos al medio dia por la longitud estimada de 235° 20′ y en la latitud de 17° 1′ N.; medio armada nuestra bandola de proa y trabajando en las demás. El viento era casi ninguno, por consiguiente como de nuestro mal timon provisional no podia hacerse ningun uso, no cupo el hacer que arribara el navío para tomar la vuelta de tierra, y aunque se intentó dar un calabrote á la nao *San Andrés* para que nos remolcara, ó al menos ayudara á que tomásemos la vuelta contraria, fué en vano porque faltó dos veces la guia.

Hízose el reconocimiento para descubrir el agua que haciamos de popa, y se consiguió, buscando los calafates, tapar siete agujeros de los que dejaron los pernos de las hembras del timon, metiendo á fuerza de mucho trabajo en ellos unos cuantos espiches de madera, con lo cual notamos en breve una gran dife-

rencia en el agua que se hacia, tanto, que conocimos desde luego que de taparlos todos se seguiria el atajar la mayor parte.

En todo el dia pudimos conseguir el hacer arribar el navío, y estábamos seguros de que no llegaria el caso á no entrar un viento algo fresco, con el cual, tomando salida, pudiesen hacer las aguas tal efecto en la máquina que se deseaba hiciese el oficio de timon. En vista de esto, y que no habia otro puerto de arribada para remedio de nuestras necesidades que la bahía de Manila, dispuse que, respecto que habia machos de respeto abordo y que habian quedado dos hembras bajas con la alta de fierro, se intentara hacer un timon y calarlo. Púsose en obra, y se pidió para ello al *San Andrés* un mastelero y una verga de cebadera, que principalmente nos hacia falta. La forma del timon se reducia á la figura de un triángulo con uno de sus lados prolongado, que era el que habia de servir de madre. Resultaba por pala el triángulo que forrado de tabla por una y otra cara, debia formar un cajon, el cual, macizado de lastre y lingotes, se sumergiese suficientemente para calarlo con facilidad. Pesaba este timon, segun se vió despues en el arsenal de Cavite, con reatas, jimelgas y todo su guarnimiento 106 quintales.

27. El timon nos favoreció mucho para adelantar nuestros trabajos, y así la noche del 27 quedaron todas las bandolas arboladas, y por consiguiente con algunas velas de que poder hacer uso. No nos faltaba ya más que timon con que gobernar, pues se logró

achicar el agua hasta no quedar más que 10 pulgadas sobre cuaderna, y á no hacer más que 8 por hora despues de haber tapado otros 4 agujeros de clavos.

28. El *San Andrés* se mantenia siempre á la vista é inmediato, prestándonos cuantos auxilios podia. La mañana siguiente pudo su comandante tomar el remolque y ayudar á que cayese el navío de la vuelta contraria, que se consiguió al fin, y quedamos con proa de ESE. con el viento al NE. muy flojo, y hubiera continuado con él, pero fué preciso dejarlo.

29. Armadas del todo las bandolas andábamos con ellas una milla por hora al rumbo del SE. y ESE. con viento al NE. A las cinco de la tarde, con la poca mar que habia de NNE. y casi ningun viento, dió el navío en seguir arribando hasta el S. $^1/_4$ SO. y fuimos en esta forma sin que hubiera arbitrio de poder tomar nuestra primera posicion de ceñir por babor el viento. Poco ántes de anochecer, viendo que nos alejábamos para el SO. del *San Andrés* que quedaba al NE. ciñendo el viento por babor, distante ya de 3 á 4 millas, hicimos por tomar la vuelta del ONO., ya que otra cosa no podia ser, y lo conseguimos. Era ya de noche cuando hicimos la señal al cañon y con faroles de ceñir por estribor el viento, pero no vimos que contestase: disparamos despues cañonazos de rato en rato para manifestar nuestra situacion, á que tampoco contestó, ni lo volvimos á ver en toda la noche; sin embargo, hasta las 12 se mantuvo encendido un farol al tope mayor.

30. Cuando amaneció nos encontramos solos, de

que inferí que el *San Andrés* habia seguido toda la noche la vuelta del ESE. A las nueve de la mañana inmediata se concluyó el timon y arriado al costado del bote que nos habia quedado de la nao, se llevó á popa y á las doce llegó á estar en su sitio y perfectamente calado. Colocóse la caña de fierro que venia á dar á la cámara baja, y puestos sus guardines quedó del todo corriente.

Mayo 3. No hubo casi viento hasta este dia, que entablado por el SSE. navegamos gobernando perfectamente con el nuevo timon al rumbo del ESE. A las cuatro de la tarde avistamos tierra por E. 1/4 SE. y ántes de anochecer se marcó punta de Bolinao al E., y la de Tambobo al S. 65° O. Navegamos en demanda del puerto con vientos muy flojos, por la noche al terral y de dia á la virazon, sin que ocurriese novedad.

7. Por la mañana avistamos el navío *Montañés* en bandolas, desarbolado de los cuatro palos, que gobernaba para ganar el puerto. Vino un oficial á dar parte de todo lo que les habia acaecido despues de la separacion: estaba tambien sin timon y gobernaba con espadilla. Por este oficial supe que habian entrado en Manila las fragatas *Cabeza* y *Fama*, y que la *Santa Lucía* quedaba fondeada á la parte de adentro de la isla del Corregidor, todas desarboladas de los cuatro palos y sin timon la última. El navío *San Andrés* se hallaba tambien á la vista y bordeando para cojer el puerto. El viento era SE. flojo.

8. En la noche logré sobre bordos cojer fondo cer-

ca de la isla del Corregidor, en 35 brazas á la parte E., distante como media milla.

9. En el mismo paraje fondearon tambien el *San Andrés* y el *Montañés*. A las cinco y media de la tarde, hecha la señal de dar la vela, zarpé con los tres buques á favor de la virazon del O., y navegando toda la noche, llegamos el 10 por la tarde á fondear frente de la ensenada de Cañacao, de donde el 11 por la mañana nos enmendamos á este fondeadero.—Arsenal de Cavite 20 de Junio de 1797.—Firmado.—Ignacio M. de Alava.

Contra la esperanza de este general, jamás volvió á saberse de la fragata *María*. Ni en las costas del Pacífico, donde se la supuso, ni en ninguna de las Filipinas, apareció vestigio de su naufragio, confirmándose con esto la suposicion de haber zozobrado en la noche del huracan. Sin embargo, hasta diciembre de 1800 se esperaron noticias suyas, dándose de baja el buque y sus tripulantes por Real órden de 17 de este mes.

Perecieron con esta fragata, de 34 cañones, 322 personas que formaban su dotacion, inclusa la plana mayor, cuyos nombres se expresan á continuacion:

Comandante capitan de fragata.	D. Fernando Quintano.
Teniente de navío.. . .	Joaquin Briones.
Id. de fragata.. .	Francisco Perler.
Id. Id. . . .	Bruno Gonzalez.

Alférez de navío. . . .	D.	Claudio de Alava.
Id. Id.		Pedro Meñaca.
Alférez de fragata. . .		Luis de Sesma.
Contador.		José Gayoso.
Capellan.		Juan Baez.
Id.		Francisco Funez.
Piloto.		José Gutierrez.
Id.		Francisco Villarnovo.
Id.		José de Soto.
Médico.		José Bermejo.

El mismo general Alava, en el extracto de su diario de la campaña inmediata, decia tratando de esta fragata:

«La nombrada *María* habia desaparecido la noche del 24 al 25 de Abril del año 97, en que sin duda alguna se fué á pique en el terrible huracan que padecí á la altura de Cabo Bojeador, que destrozó toda la escuadra, y en que así el navío de mi insignia, como otros varios buques estuvieron muy próximos á padecer la misma suerte.

PALAS.

La presencia de numerosos cruceros ingleses en el mar de las Antillas obligó á disponer la salida del puerto de la Habana de una division de la escuadra de D. Gabriel de Aristizabal, que llevando auxilio de numerario y pólvora á la Florida, Santo Domingo y Puerto-Rico, escoltase al mismo tiempo á los buques-

correos de la Península y Costa-Firme. Fué designado para mandar esta division el capitan de fragata Don Pedro Saenz de la Guardia, comandante de la nombrada *Palas*, de 34 cañones, oficial de gran concepto, reputado tambien como práctico en la navegacion de aquellos mares. Los demás buques eran: la fragata de la misma clase *Gloria*, mandada por D. Francisco de Paula Castro, los bergantines *Galgo* y *Habanero*, y las goletas *Mónica*, *Ninfa* y *Revancha*, en que se habian repartido los caudales y efectos segun su destino.

La division se hizo á la vela el 27 de Diciembre con viento flojo del S. y tiempo despejado, que fué de corta duracion, pues en la noche saltó un Norte duro, con la cerrazon y mal cariz que acompaña por lo general á estos temporales. Las goletas, no pudiendo regir vela, conservaban con mucha dificultad la union que se les habia recomendado, aun cuando los buques mayores hacian por su parte por esperarlas. La *Revancha* desarboló durante la noche, y recibió, en consecuencia, órden de arribar á la Habana y la *Mónica* se perdió de vista.

Al amanecer el 28 se avistó una vela en el horizonte, que se supuso fuese ella, mas destacado el *Galgo* para reconocerla, hizo señal de ser una corbeta enemiga, noticia que puso en cuidado al comandante de la division por la seguridad de la goleta, que conducia el situado de la Florida. Mandó virar los buques en la vuelta del inglés, que forzó de vela, y reviraron despues en la del ONO., suponiéndola más favorable

para dar con la goleta. Al anochecer se descubrió otra vela por el OSO., rumbo que tomó inmediatamente la division hasta reconocerla, dirigiéndose despues al ESE. con inquietud del comandante. Se proponia éste navegar 40 millas á aquel rumbo para amanecer en el meridiano de Punta Guanos, enviando de desoubierta á barlovento, pero sin perder de vista á los otros buques, al *Galgo*. La *Palas* que andaba mucho más que los otros, marchaba á la cabeza con trinquete, gavia en dos rizos arriada, contrafoc y mesana, con velocidad de poco más de tres millas, habiendo caido mucho el viento, aunque no la mar. A las dos y media de la madrugada del 29, sin que nadie abordo sospechase peligro en la derrota, chocó fuertemente esta fragata, quedando embarrancada. Los otros buques venian tan inmediatos por la popa, que la primera providencia, antes de la de cargar el aparejo, fué la de hacer con cañonazos la señal de varada para libertarlos de semejante contingencia. Se hizo la indicacion sin pérdida de minuto, pues ni aun se sacaron las balas de los cañones; pero aun así, aunque todos arribaron prontamente, varó tambien la *Gloria*.

En este momento se acreditó la reputacion marinera del comandante de la division, y el brillante estado de disciplina de su buque. Reconociendo con los botes hallarse este sobre piedra, con menos de dos brazas de agua; arrancado el timon en la embestida y siendo la reventazon indicio seguro de la destruccion de la fragata, mandó en el momento picar los palos

mayor y trinquete, para retardarla; subir á la batería y cubierta víveres, pólvora y las cajas de la plata, con lo que, al amanecer, cuando se anegó la bodega, estaba asegurada la subsistencia de la gente y la defensa para el caso de presentarse el enemigo.

No fué menor la actividad con que se maniobró en la *Gloria*; su varada no era tan peligrosa, aunque perdió igualmente el timon, porque la arribada hecha al ver las señales de la *Palas*, la llevó fuera de la restinga y encalló en arena. Habia por lo mismo probabilidad de salvarla operando con prontitud, y de esta se podrá juzgar sabiendo que al amanecer se habian echado abajo vergas y masteleros, al agua una parte de la artillería y balerío, vaciado la aguada, alejado la pólvora en la lancha y tendido un ancla por la popa.

En uno y otro buque se consideraban en el placer de los Roques, siendo grande la sorpresa de todos cuando al aclarar el dia se vieron en los Colorados de la Cruz del Padre.

El bergantin *Habanero* fondeó entonces muy próximo, en el placer de Cayo Blanco, donde lo hicieron tambien á las ocho de la mañana el *Galgo* y la *Mónica*, que recalaron juntos, enviando sus embarcaciones á los varados.

El comandante de la division convocó en junta á los de todos los buques, y examinando la situacion de las fragatas, la importancia de los caudales que contenian y la probabilidad de ser atacados por fuerzas superiores, siendo, como era, conocida su salida por la corbeta avistada la tarde anterior, que no dejaria

de dar aviso en Providencia ú otra de las estaciones de los ingleses, se acordó trasbordar con toda premura la plata y víveres á los bergantines, sacar á flote la *Gloria*, extraer lo posible de la *Palas*, incendiar su casco, para que no pudiera utilizarse por el enemigo la artillería y pertrechos y regresar la expedicion á la Habana.

Puesto por obra el proyecto, en el mismo dia 29 quedaron trasbordados los caudales, pólvora y víveres, con mucha parte de los cargos de la *Palas*, y á las ocho de la noche, en el momento en que, destrozados los fondos de este buque, tumbaba hácia sotavento, la *Gloria* salia á flote, virando por los tres cables que habia tendido y con ayuda del aparejo de proa.

El 30 hubo brisote que dificultó mucho las operaciones, por lo que molestaba la mar á los botes, no obstante, continuó el salvamento de efectos, se tendió en el pasamanos de la fragata su timon que fué compuesto por la maestranza de los buques, reponiendo los machos partidos con los de la *Palas*; se caló en su lugar el 31, se levaron todas las anclas, y quedó la *Gloria* completamente aparejada y en disposicion de dar la vela, resultado sorprendente atendiendo á la pesadez de las faenas enumeradas hechas con mar gruesa.

El 1.° de año apareció claro y sereno, adelantándose considerablemente en el embarco de pertrechos de la fragata perdida. Se avistó un bergantin sospechoso que procuraba reconocer á la division, lo que aceleró aún más los trabajos, y dándose estos por

terminados con el dia, se repartió la gente, se dió fuego á la *Palas*, saliendo los demás en direccion del puerto de la Habana donde fondearon el 3 de Enero de 1798, sin otro accidente.

El proceso formado en la Habana sobre esta desgraciada expedicion, por el mayor general de la escuadra D. Francisco de Alcedo, puede citarse como modelo en su género. Como juez fiscal se propuso fijar las investigaciones sobre tres puntos principales, á saber: Causas de la separacion de la goleta *Mónica*, Derrota de la division. Maniobras despues de la varada de las fragatas. Las primeras aparecieron ser la fuerza del temporal que no permitia regir vela á la goleta, cuando los demás buques no podian reducir la que llevaban, por ser la mínima para aguantar la capa. La derrota ofreció al fiscal ocasion de demostrar sus conocimientos náuticos, pues con los cuadernos de bitácora á la vista, calculó la de cada uno de los buques desde la salida del puerto, corrigiéndolas de la influencia conocida de las corrientes; las trazó en una carta dibujada expresamente y encontró que aun la del bergantin *Galgo*, que en varias ocasiones se separó de la division para las descubiertas, convenia con las demás y acreditaba el raciocinio y cálculo del comandante de la division. Ninguno de los de los buques de esta, sospechó hubiese riesgo en la derrota; ajenos á él estaban los prácticos del canal que todos llevaban, siendo forzosa la deduccion de que el siniestro habia sido irremediable, y debido á corrientes inusitadas en velocidad y direccion, cuyo descubrimiento

impidió la falta de observacion y de reconocimiento de la costa, que no era prudente atracar con tiempo del Norte.

Segun la situacion media de la division, el bajo en que vararon las fragatas á las 2 1/2 de la madrugada, demoraba al E. 5 S. distancia 64 millas. La situacion más adelantada, que era la del bergantin *Galgo*, reducia esta distancia á 33 millas. En el exámen de las maniobras solo elogios podia encontrar el más severo censor, por lo que opinaba dicho fiscal no existir culpabilidad en ninguno de los procesados.

Tal fué el dictámen unánime del consejo de guerra celebrado el 20 de Febrero bajo la presidencia del comandante general del apostadero, D. Juan de Araoz, con asistencia del de la escuadra, teniente general, D. Gabriel de Aristizabal y de todos los oficiales generales de la misma, quedando por tanto absueltos todos los que dotaban la division; pero el Consejo acordó además recomendar á S. M. el mérito del Comandante de la *Palas*, considerando el servicio que prestó en esta ocasion como uno de los más señalados de su carrera.

VENTURA.

Esta goleta, mandada por el teniente de navío, D. Luis Cabaleri, persiguiendo un corsario enemigo sobre la costa de la isla de Cuba, varó en la punta

del Palo y se perdió totalmente, ahogándose su comandante y algunos otros de la tripulacion.

1798.

CAÑONERAS 8, 9, 10 y 12.

Las pérdidas de la marina en el año 1798, se redujeron al naufragio de las cañoneras, núms. 8, 9, 10 y 12, acaecido en el puerto de Alicante bajo un temporal del E.

De estas embarcaciones, unas zozobraron sobre las amarras, atormentadas por el peso del cañon y otras se fueron sobre las piedras. La gente de todas se salvó acogiéndose á los buques inmediatos.

El comandante de estas fuerzas, teniente de navío, D. José Mergelina, fué declarado libre de cargo por la Junta de asistencia que examinó sus disposiciones en el temporal.

1799.

GUADALUPE.

La fragata de este nombre, de 34 cañones, al mando del capitan de su clase, D. José de la Encina, dió la vela desde Palamós el 14 de Marzo, comisionada para cruzar sobre la costa en proteccion del comercio, y se estableció desde luego en las inmediaciones de los Columbretes.

Al hacer la descubierta en la amenecida del 15, avistó entre la costa y los islotes varias velas sospechosas que procuró reconocer, y que, en efecto resultaron pertenecer á una division enemiga. Tres de ellas, navío, fragata y bergantin (1), se cubrieron de vela dando caza á la *Guadalupe*, que ante fuerzas tan superiores tomó de nuevo la vuelta de los Columbretes con todo aparejo, viento muy flojo del SO. y mar gruesa del E.

Al anochecer, los enemigos habian ganado mucho sobre la fragata y proseguian la caza; pero el tiempo que anunciaba la mar, se declaró con grandes chubascos del SE., á favor de los cuales se perdieron aquellos de vista, cambiando ella el rumbo en demanda de Cabo San Antonio con la esperanza de desorientarlos. Un cañonazo que se oyó á las 9 descubrió que seguian de cerca la persecucion, aunque ahora era mucho el andar de la fragata, que no habia disminuido de aparejo.

A las 4 de la madrugada, suponiéndose ya fuera del riesgo de caer en sus manos, la *Guadalupe*, con toda su velocidad embistió en la costa del Cabo, que la chubasquería no le habia permitido divisar, cerca de la poblacion de Denia. El choque fué espantoso; cayeron cuantos se hallaban sobre cubierta, subiendo

(1) James en su *naval history* dice, que los buques que dieron caza y ocasionaron la pérdida de la *Guadalupe*, fueron el navío *Centaur*, de 74 cañones y la corbeta *Cormorant*, de 20.

sobresaltados los que descansaban y á ninguno se ocultó que el enemigo presente era más de temer que el de que habian escapado. La fragata se hallaba muy cerca de la playa, pero sobre ella rompia la mar con tal fuerza, que el ojo ménos marinero podia comprender la imposibilidad material de ganarla con embarcaciones y ménos de cualquier otro modo. Por otro lado, la fragata habia quedado casi en seco, rompiendo tambien la mar sobre ella é indicando con los repetidos choques en las piedras que era llegado su fin inmediato; no por esto se desanimó la tripulacion; atenta á la voz de su comandante se lanzó al trabajo con la actividad y el silencio que solemnizan actos de esta especie. En un momento se hallaron al costado todas las embarcaciones; se picaron los palos y se formaron jangadas, todo sin resultado: las primeras zozobraron una tras otra, y estas se deshacian contra la fragata impulsadas por los golpes de mar.

Al apuntar el dia, la poblacion en masa de Denia acudió al lugar del siniestro atraida por los cañonazos de auxilio: quisieron darlo los hombres de mar dirigidos por el subdelegado de Marina, echando al agua varias lanchas que tripularon con valentía, aunque nada pudieron sus esfuerzos contra la resaca.

Animados abordo con su buena voluntad, tentaron el último recurso, ó sea el de enviar un cabo á tierra que sirviera de andarivel para ganarla: boyas, gallineros y pipas vacías fueron echadas sucesivamente con este objeto, llevando amarradas sondalezas ó cordel de corredera, lanzándose á nado los de la playa

para cogerlas, sin conseguirlo. Dos marineros de la fragata se ofrecieron entonces á llevar a nado el cabo de salvacion, y perecieron en su heróica empresa á vista de sus camaradas!

Nada quedaba que hacer: el comandante, con resignacion cristiana, exhortó á sus subordinados á que asidos, para resistir la fuerza de los golpes de mar, aguardasen la conclusion de su obra destructora, poniendo en Dios la última esperanza.

¡Qué horribles debieron ser estos momentos! El sentimiento religioso que tan profundas raices tiene en nuestra gente de mar, los ocupó sin duda, elevando hácia el Creador aquellos rudos, aunque sencillos corazones; ¿pero en cuál de ellos dejaria de deslizarse con amargura el recuerdo de una madre, de una esposa ó de una prometida?

No tardaron en cumplirse las presunciones del comandante; la *Guadalupe* partió por la cuaderna maestra sumergiéndose la parte de popa con mucha de su gente, que fué al punto barrida por la mar; la restante se agrupó en el castillo con el comandante, y hácia la una de la tarde se dividió igualmente en tres trozos que fueron arrojados más cerca de la playa en medio de la rompiente. En este momento, muchos trataron de ganar la tierra, consiguiéndolo algunos con ayuda de los de Denia, que redoblaban sus humanitarios esfuerzos, echando cabos y metiéndose en el agua.

Un marinero de los que quedaron en el fragmento mayor, (que lo constituia el costado de estribor del

castillo) en que tambien estaba el comandante, tuvo la fortuna de llegar ileso á la playa, donde se disponian á cubrir su desnudez, cuando con asombro de todos, habiendo tomado aliento unos instantes, cogió el chicote de un cabo, lo amarró á la cintura y se arrojó de nuevo en la rompiente, nadando vigorosamente en direccion de sus compañeros. Varias veces desapareció de la vista de los que, desde una y otra parte seguian con vivo interés sus movimientos, oculto por la espuma de la resaca que á veces le hacia perder en un instante el terreno ganado en muchos minutos, llevándolo hácia las piedras donde tantos otros habian encontrado la muerte: su arrojada constancia, tuvo, sin embargo buen éxito, llegando al trozo de la proa donde con lágrimas de júbilo fué recibido.

Sujeto con firmeza el cabo, dispuso el comandante el órden con que habian de pasar por él, haciéndolo los más débiles primero, ayudados por los que conservaban sus fuerzas, con cuyo procedimiento salió hasta el último con toda felicidad.

El héroe (bien merece este dictado el que no titubeó en sacrificarse por sus semejantes), que fué de los postreros en llegar á tierra, se llamaba Andrés Martina, nombre que la historia de la Marina señalará como ejemplo de desinteresada abnegacion.

Tambien es digno de mencion el del subdelegado de Denia D. Tomás Vives. Su celo humanitario, noblemente secundado por los habitantes, tuvo ancho campo en que desplegarse: los náufragos, heridos,

hambrientos, ateridos, fueron objeto de la solicitud general. Ropa y alimento fué lo primero que se les proporcionó, mientras se procuraban caballerías y carros en que llevarlos á la poblacion; y aquí acogidos en las casas y curados con caritativo esmero, permanecieron hasta la llegada de los recursos remitidos por el Capitan general del Departamento de Cartagena, y hasta que pudieron emprender la marcha á aquella capital.

La mar arrojó á la playa los cadáveres del contador D. Manuel Valderrama y de 53 marineros ó soldados, pero contando los vivientes que sumaban 180, inclusos el comandante y 9 oficiales y guardias marinas, se encontraron faltos 93 individuos más, que elevan la pérdida de la *Guadalupe* á 147, ó sea casi la mitad de su tripulacion, que consistia en 327 antes de la varada.

Los oficiales muertos fueron:

Teniente de navío. . . .	D. José María Echenique.
Teniente de fragata. . .	D. Joaquin Olaeta.
Guardia marina, ...	D. José Soler.
Idem.	D. Ramon Delas.
Idem.	D. Antonio Rodriguez.
Contador	D. Manuel Valderrama.
Médico	D. Diego Sanchez.
Piloto.	D. Elías Martinez.
Teniente de infantería. .	D. Santiago Veró.

1800.

SANTA LEOCADIA.

Habiendo necesidad de remitir desde Lima á Panamá el situado con que cubria sus atenciones, la fragata *Santa Leocadia*, de 34 cañones, y el bergantin *Peruano*, de 20, recibieron órden para dar la vela desde el Callao, convoyando los buques mercantes que esperaban esta oportunidad para emprender la navegacion.

El comandante de la fragata, capitan de navio D. Antonio Barreda, recibió instrucciones para reconocer al paso los puertos de Paita, Guayaquil y Manta, así para que pudieran agregarse al convoy los buques dispuestos, como para perseguir á los enemigos (que á veces se presentaban sobre aquellos puertos), hasta llegar al de su destino, donde debia hacer entrega de un millon doscientos mil pesos, y de 34 prisioneros ingleses.

El 7 de Noviembre se puso en movimiento el convoy pasando á Paita sin la menor contrariedad. Próximos á Guayaquil, acortó de vela el convoy, al cuidado del *Peruano*, mientras se adelantaba la fragata al reconocimiento prevenido de la punta de Santa Elena, con un buen práctico de la localidad. A pesar de esta precaucion y de las que en la derrota se tomaron, á las ocho y media de la noche del 16 embarrancó al Sur de aquella punta en una reventazon peligrosa.

Se hizo conocer esta desgraciada ocurrencia al convoy disparando cañonazos, y temiendo que estos indujesen á los otros buques á intentar un auxilio que habria de conducirlos á la misma suerte, se despachó un bote para avisar al *Peruano* la desesperada situacion de la fragata.

Esta, en efecto, era de las más críticas; atravesada á la mar y tumbada á barlovento, á pesar de cuanto se hizo para impedirlo, ofrecia á las olas una muralla que salvaban fácilmente, inundando el buque, dentro del que no pocos se ahogaron.

Las mesas de guarnicion de sotavento fueron refugio, aunque poco seguro, de cuantos pudieron ganarlo; número que disminuia cada golpe de mar y que hubiera llegado á desaparecer por completo á haber sido mayor la resistencia del casco: felizmente, á las dos de la madrugada se desprendieron las cubiertas, fraccionándose, y ofreciendo una esperanza de salvacion á los que ya desesperaban alcanzarla. Los más osados, ó mejores nadadores, se arrojaron á buscarla; los que no lo eran, quedaron aún el resto de la noche asidos á los fragmentos de la fragata, de donde fueron sacados en la amanecida por los botes del *Peruano* y del convoy.

La corbeta *Castor* que se hallaba en Valparaiso, y el bergantin *Limeño,* cruzando, acudieron á la primera noticia, proporcionando á los náufragos cuanto podian necesitar y auxiliándolos en el salvamento de efectos de la *Leocadia*.

Una de las primeras diligencias practicadas en la

playa, fué pasar lista á la tripulacion que fué de ésta, presentándose solo 154 individuos, de ellos 48 heridos y estropeados, que fueron conducidos á Guayaquil. El total de la dotacion era de 301, y contando 4 pasajeros y 34 prisioneros ingleses, 339; el parte dice que estos últimos fueron entregados al Gobernador de Guayaquil, sin expresar el número; de modo que no puede saberse si, como parece natural, pereció alguno. De los primeros sí está consignado que se enterraron en la playa 58 cadáveres y que faltaron otros 82 hombres, que elevan el número de desgracias á 140 muertos y 48 heridos, próximamente los dos tercios del total.

Los oficiales sufrieron pérdida proporcional menos alzada: siendo 14 los de guerra y mayores, se ahogaron solo el médico D. Mauricio Roa, y los pilotines D. Francisco Villancoa y D. Juan Iladoy.

Con los recursos allegados en la playa se construyeron barracas donde albergarse el remanente, siendo intencion del comandante no abandonar la punta de Santa Elena mientras hubiese esperanza de salvar alguna cosa de su buque. Los caudales, fijaban principalmente su atencion, aunque la empresa de extraerlos no fuese fácil. Los fondos de la *Leocadia* estaban en tres brazas de agua á baja mar en medio de una rompiente continua, y la inutilidad de las primeras tentativas confirmó la opinion de los prácticos del país de que nada podria conseguirse hasta la estacion del invierno en que, cambiando el viento al Norte, deja muchos dias sin reventazon los bajos.

Esto no desanimó á Barreda: decidido á esperar la oportunidad, ocupó el intermedio en mejorar el alojamiento de su gente; en construir un almacen para los pertrechos y en solicitar víveres y otros recursos de las autoridades inmediatas, organizando el servicio de vigilancia y trabajos, cual si estuvieran sobre las tablas.

A fines de Enero de 1801, empezó á calmar la mar, como se esperaba; estaban listas para entonces planchas y bateas, y no hubo que hacer más que echarlas al agua y empezar el buceo. Ochenta mil pesos se extrageron el primer dia, resultado satisfactorio que dió nuevo vigor á las operaciones, más como no en todos permitia emprenderlas el estado del mar, generalmente levantada por los vientos de S. al SO., para sacar un millon ocho mil y pico de pesos se empleó toda la estacion, aunque en este tiempo se extrageron tambien 28 de los 34 cañones y muchos pertrechos. Los 200.000 pesos que quedaban en el fondo, rotos los cajones, estaban á granel mezclados con el lastre, lo que unido á la vuelta del mal tiempo, hizo dar por terminada la mision de aquellos hombres, mision que sostuvo su constancia ocho meses en una playa desierta, sin ropa apenas con que cubrirse, afanándose por los intereses del Estado despues de haber perdido todos los suyos.

Al llegar á Lima la noticia del siniestro de la *Leocadia*, la ciudad por conducto de su Ayuntamiento, ofreció al Virey los fondos que se necesitaran para construir inmediatamente otra fragata que la reem-

plazase, á condicion de emplear los planos mejores y de que habia de llamarse *Ciudad de Lima.* En el primer momento se recogieron 60.000 pesos, con que se procedió á la adquisicion de maderas y otros materiales, trasportándolos á Guayaquil, punto designado para la construccion; pero pasado el entusiasmo que hizo nacer la idea se hicieron raros los donativos, no alcanzando con mucho la suma recolectada para el objeto, aunque se contaba con los pertrechos salvados de la *Leocadia.*

El comandante general de Marina propuso utilizar las maderas ya reunidas en la construccion de dos bergantines cañoneros, cuyo presupuesto no excedia de los 60.000 pesos, y esta idea tuvo buena acogida, si bien no llegó tampoco á realizarse, porque en la noche del 4 de Octubre de 1801 se declaró con grandes proporciones un incendio que consumió la mayor parte de los acopios, sin que haya sido posible averiguar su orígen.

El Consejo de guerra celebrado en Cádiz en 1803 para juzgar el naufragio de la *Leocadia*, declaró absuelto á su comandante.

1802.

FERROLEÑA.

Incompletas son las noticias que existen sobre este notable naufragio. El extravío de la sumaria que mandó formar en Manila el General D. Ignacio María de

Alava, y el de los partes del suceso, dejan reducidos los datos á la carta de este General de 13 de Mayo de 1803, en que da noticia de la remision de los anteriores documentos, y á otra de los factores de la Real compañía de Filipinas en Canton, consignando, con fecha 16 de Octubre de 1802, las providencias que de momento tomaron para auxiliar á los náufragos. Alguna luz da tambien el extracto del diario de navegacion del referido General, documento notable, citado por D. Martin Fernandez de Navarrete en su «Biblioteca maritima,» que se conserva original en el archivo del Ministerio de Marina, en el legajo de Expediciones á Indias correspondiente á 1803, pudiendo deducirse de todos ellos lo siguiente:

Recibida en Manila en 5 de Abril de 1802, la noticia de la paz que llevó la corbeta *Concepcion* desde el puerto de San Blas, y la órden de regreso á Europa de la escuadra del General Alava, en la monzon favorable, se empezó el alistamiento de todos los buques que podian emprender la travesía. No estaban en este caso los navíos *Europa* y *San Pedro*, ni la fragata *Nuestra Señora de la Cabeza*, buques desahuciados por falta de elementos para su carena y que con la pérdida de la fragata *María*, dejaban reducida la escuadra á los que siguen:

Buques.	Comandantes.
Navío Montañés (Insignia).	D. Isidoro García del Postigo.
Fragata Fama..............	D. Miguel de Zapiain.
» Lucía..............	D. Francisco Riquelme.
» Pilar..............	D. Joaquin Asunsolo.
Urca Aurora................	D. Bernardo Gonzalez.
» Ferroleña...........	D. Joaquin Zarauz.

Aun así se tocaron graves inconvenientes para reunir los víveres necesarios para el viaje, particularmente la galleta, por no haber en las islas existencia de harinas; mas como hasta la fecha dispuesta para la salida habia tiempo suficiente, ocurrió al General buscar aquel importante artículo en China, comisionando al efecto á la urca *Ferroleña*.

Dió la vela este buque del puerto de Cavite el 4 de Setiembre, conduciendo 850.000 pesos en efectivo, por cuenta de la Real compañía de Filipinas y comercio de aquellas islas, y á los pocos dias sobrevino un fuerte temporal que aguantó por espacio de cinco, hasta que convertido en Tifon (huracan), fué arrastrada á la costa de China la noche del 15, haciéndose pedazos en pocos minutos sobre el arrecife de Cauchí, á seis millas de esta ciudad y 90 al E. de Piedra Blanca. Perecieron 29 individuos de todas clases, entre ellos el teniente de fragata D. José Pardo de Lama, los guardias marinas D. Tomás Chacon y D. José Oceja y el primer contramaestre Agustin Romero, salvándose á nado los

demás en número de 150, aunque la mayor parte heridos y estropeados por el choque de la mar contra las piedras.—Acudieron los chinos al dia siguiente atraidos más por el aliciente del robo que por humanidad, comprobándolo los malos tratamientos con que acogieron á los náufragos, á quienes concluyeron por despojar de cuanto habian sacado de abordo.

El comandante, capitan de fragata D. Joaquin de Zarauz, muy mal parado en el siniestro, consiguió hacerlo saber á los factores españoles de Canton el dia 30 y estos, con gran diligencia se presentaron al Gran Santuc de la provincia, en queja del proceder de la gente de Cauchí y peticion de órden á los mandarines de aquel territorio para que socorriesen á los náufragos con lo necesario, quedando responsables al pago de todos los gastos.—El Santuc hizo más de lo que se le pedia, comisionando al segundo gran Opu para llevar en persona las órdenes con una guardia de 200 soldados que las hiciera cumplir, impidiendo al propio tiempo el robo en los restos de la urca. La Compañía de Filipinas se entendió además con la inglesa para el flete de uno de sus buques (el navío *Coromandel*), que salió el 3 de Octubre en direccion de Cauchí y á favor de todas estas disposiciones salieron de aquel inhospitalario país los desgraciados náufragos, gravemente enfermo el comandante.

No hay noticia de que se salvara alguna parte de la plata: sábese sí que la galleta elaborada en Canton, fué trasportada á Filipinas en dos fragatas portuguesas, que llevaron la gente de la *Ferroleña*.

La escuadra salió de Manila el 7 de Enero de 1803, destacó á la urca *Aurora* el 24, fuera de los estrechos; el 12 de Febrero á la fragata *Fama* para la isla de Francia, por haber descubierto una vía de agua de 39 pulgadas por hora; fondeó en el Cabo de Buena Esperanza el 5 de Marzo; cortó el meridiano de Cádiz el 27, concluyendo la vuelta al globo á los 7 años, 3 meses y 28 dias, en 243 singladuras, ó dias de navegacion, andadas 9.766 leguas de distancia directa, ó sean 40 cada 24 horas, en union constante de cinco buques, y cuando ménos de tres.—Finalmente, fondeó en Cádiz el 15 de Mayo de 1803.

JUNO.

Las fragatas *Anfitrite* de 40 cañones y *Juno* de 34, habiendo dado la quilla y recorrido por completo en el puerto de Veracruz, salieron en conserva conduciendo caudales para Cádiz el 15 de Enero. Encontraron desde un principio tiempos tempestuosos que dilataron su salida del Seno mejicano, y que produjeron en ellas un desarbolo que las obligó por último á tomar á Puerto Rico, donde recorrieron y repararon sus averías.

El 1.° de Octubre dieron de nuevo la vela, habiendo embarcado de trasporte al tercer batallon del regimiento de Africa, y hasta llegar al meridiano de las islas Bermudas, por su parte Norte, pareció haber cambiado la mala estrella con que empezaron el viaje, pues encontrando tiempos manejables conservaron sin

dificultad la union. En este paraje, como por lo comun suele acontecer, hallaron vientos duros, mar gruesa y contínua cerrazon y chubasquería que ocasionó la separacion de las fragatas.

La *Juno* capeó por algunos dias hallando constancia en los vientos contrarios, y se dirigió hácia el Norte en busca de los variables, pues la mar la trabajaba mucho, con molestia del trasporte y desventaja para el buque que empezaba á hacer algun agua.

En la noche del 22, siguiendo el viento frescachon del NE. con mucha mar, capeándolo con la gavia sobre todos los rizos, se presentó un contraste que desfondó esta vela, quedando la fragata atravesada por espacio de media hora, sin poder conseguir su gobierno hasta que se picó el palo mesana. La violencia del viento era tal, que se llevó la mayor y el velacho, aferradas como estaban y sacó la lancha de sus calzos, lanzándola sobre pasamanos, en que abrió un rumbo.

La gente se ocupaba con actividad en despejar la cubierta y asegurar todas las trincas, cuando subió el calafate de guardia participando haber en la bodega 74 pulgadas de agua, con visos de aumento, suceso que produjo exceso de fatiga en todos, pues observando que no eran suficientes dos bombas para achicarla se pusieron en movimiento las cuatro, distribuyendo la marinería y tropa de trasporte en términos de que sin desatender la maniobra, pudieran disfrutar por turno de algun descanso.

El 23 abonanzó el tiempo, oportunidad favorable que quiso aprovechar el comandante, para investigar

el origen del agua y estorbar su alarmante incremento. El escrupuloso reconocimiento hecho en los bajos, puso en evidencia que la vía estaba en el pañol del contramaestre, con cuyo descubrimiento se olvidaron las penalidades de la noche precedente, desplegando toda eficacia en la ejecucion de las órdenes. La artillería, desde el palo mayor á proa y las anclas 3.ª y 4.ª fueron echadas al agua; se despejaron los pañoles, trasladando á popa los pertrechos, y se ensayaron en el del contramaestre cuantos medios ocurrian para atajar el agua; mas ni estopa, ni argamasa, ni caja incomunicada, en el interior, ni aplicacion de velas en el exterior, bastaron para disminuir siquiera la entrada, que tomaba por el contrario proporciones serias.

El 24 se avistó una vela, á que se dió caza, resultando ser una goleta americana, que de buen grado se aproximó al observar las señales de la fragata, asintiendo á las proposiciones de flete que le fueron hechas por el comandante, mediante las cuales se comprometia á seguir la navegacion unida y á las órdenes de la *Juno*.

Formalizada la estipulacion, pasó á esta goleta, nombrada *Favorita*, el segundo de la fragata, teniente de navío D. Francisco de Clemente, el teniente del regimiento de Africa D. José Maria Zorrilla, el cadete D. Antonio Malagon y cuatro granaderos, procediéndose á embarcar en ella víveres para cualquiera eventualidad.—Se formó un plan de señales con que indicar de dia ó noche el aumento ó disminucion del agua, y la necesidad, si esta llegaba, de abandonar el buque,

á cuya indicacion debia aproximarse la goleta todo lo posible, para trasbordar la gente.

Con estas acertadas precauciones creyó el comandante que podria salvar la fragata, tomando uno de los puertos de los Estados-Unidos, cuya costa era la más próxima y alentando á su tripulacion, hizo rumbo á la tierra con viento fresco del SO., trabajando sin cesar las bombas.

El 27 comunicó á la goleta que durante la noche habia perdido el timon aumentando el agua, de modo que no bastaban ya las bombas para sostenerla, pero que se achicaba á mano por popa y proa; que se trabajaba en armar una espadilla, y que si bien continuarian esforzándose, pues la situacion hallada á mediodia (38° lat. N. y 69° 56′ long. O.), los colocaba cerca de tierra, convenia se mantuviese muy próximo.

Así lo hizo la goleta aguantándose con el bolso del trinquete, hasta las 10 de la noche. A esta hora el viento cambió al NO. en un chubasco furioso que partió el pico cangrejo, quedando este buque á palo seco, sorteando los golpes de mar con un andar de 10 á 11 millas. La fragata perdió el palo mayor, el mastelero de velacho y la verga que le servia de espadilla, é hizo señales á la goleta de aproximarse por no serle posible aguantar mas; pero esta última no pudo acercarse á ménos de un tercio de cable, por sotavento, lo suficiente para oir las voces angustiosas de socorro y para observar que el casco se sumergia. Arrebatada por el viento, y con la seguridad de zozobrar caso de

atravesarse, siguió el resto de la noche imposibilitada de maniobrar.

Al amanecer el 28, cerraron la capa con el trinquete en todos los rizos, esperando descubrir la fragata, mas esta habia desaparecido para siempre en aquella horrible noche. El convencimiento de su desgracia, confirmado posteriormente, indujo á los de la *Favorita* á proseguir su derrota hácia la costa, lo que efectuaron con tiempos tormentosos, fondeando en el Boston el 1.º de Noviembre.

La fragata *Juno* descendió al fondo del mar con su tripulacion y tropa de trasporte, contándose algunas mujeres y niños de los oficiales y sargentos del batallon de Africa; en total 425 personas.

Segun el testimonio del teniente de navio Clemente y de los otros seis que con él se salvaron en la goleta, ni un solo momento dejó de reinar abordo el órden más completo y la mayor actividad en la ejecucion de las órdenes y las faenas.—La tropa de trasporte dirigida por sus oficiales, trabajó las bombas hasta no poder más: la marinería hizo prodigios para cubrir la via de agua y para armar la espadilla, reparando las otras averías; el comandante se mostró digno de la confianza en él depositada..... cumplieron todos con su deber.

Los oficiales que sucumbieron, se relacionan á continuacion:

Comandante capitan de navío, D. Juan Ignacio Bustillo.

Teniente de fragata, D. José Pons de Monsalve.

Alférez de navío, D. Gregorio Aguado.
Idem, D. Francisco Javier García.
Alférez de fragata, D. José Diaz Melendez.
Contador, D. José María Jalomir.
Capellan, D. José María Olaes.
Médico, D. José Gonzalez García.
Piloto, D. Pedro Ruiz Ruiseño.
Idem, D. Juan Crisóstomo Gonzalez.

Oficiales del batallon de Africa.

Coronel, D. Bernardo Tejado.
Capitan, D. Manuel Mencos.
Idem, D. Ramon Marandia.
Teniente, D. Francisco Mauro.
Idem, D. Juan Vemer.
Subtenientes, D. Patricio Bustamante.
Idem, D. Manuel Buero.
Cadete, D. Miguel Rodrigo.
Capellan, D. José María Rubio.

Coincidencia singular: el teniente de navío Clemente, único eficial que se salvó de la *Juno*, habia naufragado otras dos veces con la misma suerte; la primera en un buque en que se encontraba destinado para levantar los planos del archipiélago de Chonos, y la segunda en la fragata *Bárbara* en la isla de Juan Fernandez.

CANTABRIA.

En el diario de uno de los oficiales de la corbeta-correo *Cantabria,* hemos encontrado una relacion detallada del naufragio de este buque (ocurrido en alta mar el 11 de Octubre), cuyo original estilo merece su íntegra insercion en estas páginas. Dice así:

Dia 30 *de Agosto al* 31 *de* 1802.

»En este dia salimos del puerto de Montevideo para el de la Coruña con la mencionada corbeta, con los pliegos del Real servicio y correspondencia pública, conduciendo al mismo tiempo caudales y varios efectos propios de aquel país por cuenta del comercio y algunos particulares, siguiendo en continuacion de nuestro viaje con la mayor prosperidad y feliz éxito que se podia desear en una dilatada navegacion (en medio de haber experimentado algunos vientos bastante fuertes), no obstante ser favorables para nuestra derrota en esta série de tiempo que promedió desde nuestra salida hasta el dia 10 de Octubre.

»En este ya parecia que la disposicion de la atmósfera pronosticaba suceso trájico, á vista de lo que el Sr. comandante de la corbeta, D. Juan del Busto dió las más activas y eficaces disposiciones para hacer todas las maniobras más oportunas á fin de hallarse dispuesto y preparado á recibir el más fuerte golpe que le amenazaba. Concluida que fué toda esta faena,

correspondió el cáriz del horizonte á lo mismo que se recelaba, y serian las 3 $^1/_2$ de la tarde cuando descargó por el SSE. tan fuerte y violenta turbonada que obligó á que el comandante mandase darle la popa, quedándose únicamente con la trinqueta y trinquete, ofuscándose el tiempo en tal grado que ninguna cosa se divisaba por todo el círculo, con la humareda tan densa que habia en la atmósfera; pues aun abordo de la misma corbeta (con ser tan corta la distancia), con dificultad se podian discernir unos á otros.

»A las 4 se calmó el tiempo y se llamó de improviso el viento al Norte. Se desgajó de las nubes un copioso diluvio y en seguida se iba oscureciendo cada vez más el horizonte, por cuyo motivo se cargó el trinquete quedándonos con solo la trinqueta, cuando súbitamente rompió con tanto ímpetu que hizo tirar el trinquete aferrado con sus brioles y trapas. Igualmente sucedió con la trinqueta, de suerte que la corbeta apenas obedecia al timon, gobernando siempre las mares y el viento á la popa, llegando á tal extremo la violencia de tan terrible huracan, que toda la atmósfera parecia un puro fuego, causando más horror aquel aspecto y feo semblante, por la cerrazon que habia por todas partes.

»En medio de este conflicto, y á vista de tan trájica y lastimosa escena, que casi con la evidencia nos prevenia nuestra última hora, nos dispusimos con el mayor fervor que nos era posible, practicando los actos de fe, esperanza, caridad y contriccion, pidiendo todos misericordia al Señor y el perdon de nuestras

culpas, invocando igualmente por nuestra principal abogada y patrona á la vírgen del Cármen, á que ya teníamos ofrecido, y en aquella actualidad nuevamente le ofrecimos, el trinquete, depositando por último, y haciendo entrega de nuestras vidas bajo de su auxilio y patrocinio.

»Durante este tiempo seguia la tempestad con más furia, y viendo que no se aplacaba, cogió el Sr. padre capellan, D. Manuel Luaces en sus manos un Jesus de Nazareno que tenia en su camarote y á voces públicas, y todos con él comenzamos de nuevo á implorar su misericordia y á llorar nuestras culpas, pidiéndonos unos á otros perdon, pues era indispensable persuadirse de que era llegado el dia de nuestro fin.

»A poco rato se aplacó la ira del Señor, manifestada por medio de tan feroz elemento, por lo que prorumpimos llenos del mayor júbilo y alegría, profiriendo varios y repetidos vivas á la Vírgen Santísima.—Posterior á todo esto, y sin intermision de tiempo, siendo como las 5 de la tarde, llegó el despensero dando parte al comandante de que habia agua en la despensa, á vista de cuya inesperada novedad, con la mayor presteza, previno al maestro carpintero que registrase las bombas con el fin de ver si la corbeta haciá agua de resultas del temporal, y aunque al primer aviso no se conoció su efecto, volviendo el guardian á sondar se descubrió por cierta la novedad, por lo que instantáneamente se puso parte de la tripulacion á dar á las dos bombas, siguiendo así toda la noche.

»Bajó el comandante á la despensa al reconoci-

miento, mandando librar todo, sacar el pan de los pañoles y desguazar el aforro de adentro, con el intento de buscar el agua que por de pronto podia atribuirse á la mucha que habia entrado por la cubierta y obras muertas; pero viendo que no podia descubrir su orígen y que por momentos aumentaba, pasó igualmente á reconocer todos aquellos parajes y sitios sospechosos, pero no fué posible dar con ella.

»Miéntras se hicieron estas eficaces diligencias subsistia la penosa é incesante fatiga de echar agua afuera con bombas, baldes, ollas y platos, hasta que al amanecer el dia 11 resolvió se echase al mar todo lo que habia en el entrepuente, cámara y buzones; las anclas y todo lo posible á fin de que la corbeta suspendiese, sin descansar un solo momento oficiales, pasajeros y tripulacion.

»Despues, hallándose todos rendidos de tan contínuo y penoso trabajo, y por otra parte, siendo infructuosas cuantas providencias y precauciones se habian tomado para este efecto, resolvió se echase al agua la lancha y bote para recoger á todos; igualmente los instrumentos, agujas de marear, un poco de pan y agua (la que ya no se pudo conseguir) y en su lugar embarcó el Sr. comandante tres barriles de vino.

»Verificado que fué todo esto, se pusieron por la popa las embarcaciones menores, continuando en trabajar y hacer algunas maniobras concernientes al intento de ver si habia algun recurso; pero agotados todos los diques de cuanto podia sugerirle su inteligencia, y penetrado del más acerbo dolor de ver inutiliza-

dos sus deseos en cumplimiento de su obligacion; celoso del mejor servicio en obsequio del Soberano y en satisfaccion del público y la gravosa responsabilidad de tantas vidas que venian á su cargo, se halló en la indispensable urgencia de mandar embarcar los pasajeros y tripulacion, últimamente él y sus oficiales, repartiéndose en dichas dos embarcaciones menores y á muy corto trecho de distancia manteniéndose desatracado como fiel y buen servidor.

»Insistió nuevamente en volver abordo con sus oficiales y tripulacion, echando el último esfuerzo para emprender nuevos trabajos, mandando echar al agua los cañones, cables, horno, piperia, cajones y todo cuanto pudiese contribuir á que suspendiese alguna cosa, disponiendo tambien que se pasase una vela por debajo de la quilla, para si por medio de este arbitrio se conseguia estancar dicha agua; pero á pesar de todo no hubo recurso alguno en estos gravosos trabajos y pesadas faenas: estuvieron el comandante, sus oficiales y marinería trabajando desde las 7 $^1/_2$ de la mañana hasta las 5 $^1/_2$ de la tarde, agregándose el que por conocer que ya era inevitable que la corbeta se sumergiese dentro de pocas horas, determinó que se aserrase la toldilla para echarla al agua y que con la mayor celeridad se hiciese una jangada con vergas y masteleros, en la que se embarcaron algunos de la tripulacion y el resto de los que quedaban, con los pasajeros y pasajeras en las dos embarcaciones menores, quedando dicho comandante abordo y sus oficiales, dudoso y lleno de confusion en medio de aquel conflicto.

»A fuerza de ruegos é importunaciones, se embarcó en el bote, manteniéndonos por la popa de la corbeta con tres remolques, expuestos á la inclemencia é intemperie, sin más asilo, ni esperanza ni remedio humano, sino el de la Divina Omnipotencia, llenos de opresion, trémulos y mirándonos unos á otros sin articular palabra.

»Se remudaron los que estaban en la jangada á causa de que los cortaba el agua y el frio, con especialidad careciendo de ropas para mudarse, faltos de alimento (por estar desde el dia anterior sin tomar sustento alguno), quedando distribuidos en el órden siguiente:

»En la lancha 48 personas de ambos sexos, incluso el segundo comandante, D. Joaquin Machuca.

»En el bote 13, comprendidos en este número el comandante y tercer oficial D. Manuel de Alvarez (1).

»En la jangada 30 (2), entre los que habia un soldado licenciado y un pasajero.

»En la corbeta se quedó voluntariamente un marinero y allí pereció.

»A todo esto se agregaba para nuestro mayor desconsuelo ver que tambien hacian bastante agua las embarcaciones menores, particularmente la lancha, por cuya razon se hacia indispensable estarla achicando contínuamente, cuando unos, cuando otros.

---

(1) Autor de este diario.

(2) Está borroso el número y puede dudarse si dice 30 ó 10; pero nos inclinamos á lo primero por lo que se dice más adelante.

»La corbeta por momentos indicaba su pronto naufragio, lo que se verificó á las 9 de la noche sobre un balance que dió, metiendo la serviola de estribor y de golpe se sumergió, habiendo ganado la accion de picar algunos minutos ántes los remolques por donde estábamos amarrados con el intento de que no fuésemos sumergidos con ella, haciendo en el momento de su ruina ciaboga para separarnos de sus remolinos, con inexplicable dolor y sentimiento de abandonar por precision á los que estaban en la jangada, por la mucha gente que habia en las dos embarcaciones.

»La sumersion de la corbeta, los penetrantes y vivos clamores de aquellos pobrecitos para que los recogiéramos, el horror de la noche, la mar atravesada y gruesa y las inevitables reflexiones que cada uno hacia al ver que con la mayor velocidad se acercaba su última hora, y todos los funestos efectos de una suerte tan atroz y desgraciada, nos representaban la escena más horrible.

»Seguimos, en fin, en medio de este desconsuelo bote y lancha toda aquella noche, dando la popa al mar y clamando incesantemente á la Divina Providencia tuviese misericordia de nosotros, invocando la proteccion de nuestra Carmelita, hasta que amaneció el dia 12, dedicado á la advocacion del Pilar.

»Despues de haber dado gracias al Criador por habernos conservado la vida hasta aquel feliz momento, cuando apenas habia pasado un cuarto de hora, se avistó por nuestra proa una embarcacion que nos demoraba como al SSO. y á una distancia proporcionada,

cuya inesperada novedad, particularmente en aquella altura nos ha hecho tal conocimiento, que rebosando nuestros corazones en las más vivas demostraciones de júbilo, prorumpimos todos en continuos vivas y aclamaciones á nuestra Protectora, siguiéndole sin intermision de tiempo el comandante con el bote á la vela, á fin de cortar la proa, llevando la bandera larga, lo que consiguió, habiendo tenido el capitan de dicho buque el miramiento y atencion de atravesarse para esperarle, y atracados que fueron al costado, luego que subieron abordo, recibió con el más entrañable cariño. Informado de nuestra lastimosa desgracia, y de que el resto de la tripulacion y pasajeros venian en la lancha, mandó echar por la popa una boya á fin de que cuando llegásemos agarrarla, lo que verificado, igualmente nos recogieron con demostraciones de la mayor complacencia, singularizándose en tener la dicha de presentársele ocasion tan oportuna de dar pruebas en obsequio de la humanidad.

»Nosotros no hacíamos sino abrazarnos unos á otros, brotando lágrimas y enterneciéndonos de puro contento, dando muchas y repetidas gracias al nuestro nuevo libertador, portugués de nacimiento, procedente del Rio Janeiro con 62 dias de navegacion, mandando el bergantin *Santa Ana* (alias) el *Buen Feliz*, con carga de azúcar, aguardiente, miel de caña, cueros y otros efectos con destino á la isla de Fayal. Dicho capitan se llama D. Josef Felipe Nuñez, el que despues de muy expresivas expresiones nos manifestaba sus más sinceros deseos de obsequiarnos, franqueándonos

sus ropas para mudarnos y cuanto pendiese de sus facultades para aliviarnos en lo posible. Reflexionando que tenia á su bordo el considerable número de 61 individuos, sin incluir los de su dotacion, y por otra parte hallándose solo con seis cuarterolas de agua y total escasez de pan (que eran los efectos de primer necesidad), determinó se hiciese cada 24 horas una sola comida caliente, y que igualmente se franquease un poco de agua tomada por una bombilla; y en medio de que en los primeros dias, movido de conmiseracion, se esforzó á proporcionarnos á la oficialidad, el alivio de tomar por la tarde algun sustento, que se reducia á té ó café con su mantequilla y un poco de pan; pero dilatándose el viaje por la tenacidad de los vientos contrarios, le fué forzoso suspender alguna vez este corto socorro.

»El 15, como á las dos de la tarde se avistó un bergantin al que largamos bandera de socorro para que nos aguardase, dirigiéndonos igualmente hácia él, lo que se consiguió á las 4, y habiendo parlamentado, informándole en nuestro designio y lastimosa situacion, reconocimos más visiblemente que la Majestad Divina se empeñó en protegernos por uno de aquellos incomprensibles medios de su infinito poder, presentándonos otro nuevo asilo y remedio en nuestras aflicciones y trabajos, pues dicho bergantin, nombrado *Begoña* (a) *El Lijero*, mandado por su capitan D. Pedro Azna, habia salido del puerto de la Coruña con destino á Puerto-Rico y la Habana, de cuyo Sr. capitan merecimos un singular aprecio, ya compadeciéndose de

nuestra lastimosa suerte, ya con el pronto socorro de 6 barriles de agua, 2 de pan, 2 de harina y 9 de vino, llevándonos también 11 hombres, todo lo que contribuyó para aliviarnos en gran parte, pues con esta oportunidad podíamos subsistir algunos dias con más desahogo y dar treguas á la continua inquietud y sobresalto que nos acompañaba por las escaseces del agua. Con este nuevo refuerzo hemos continuado nuestra navegacion, y manteniéndonos en los límites de un arreglo el más equitativo y moderado sin que por la misericordia del Señor y acertadas disposiciones que se han tomado llegásemos á la extrema necesidad de perecer por falta de alimento; advirtiendo que la una sola comida que diariamente se nos daba era abundantísima, pues con el mayor desinterés nos franqueaba el capitan no solo lo que pertenecia á su franquicia y regalo, sino tambien de los efectos comestibles propios del cargamento que conducia.

El dia 1.° de noviembre fué Dios servido concedernos el imponderable gusto de avistar la isla de Flores, desde donde hemos seguido hasta el 3 á las dos de la tarde que hemos fondeado en el puerto de la isla del Fayal, por la parte del E., centro de nuestra primera mansion para conciliar algun descanso y restablecimiento en alguna parte de nuestra salud, para cuyo fin á las 4 de la tarde nos embarcamos para tierra, presentándose el comandante con sus oficiales, pasajeros y tripulacion al cónsul español en dicha isla, quien inmediatamente nos proporcionó alojamiento, y de acuerdo con dicho comandante arregló el diario

para nuestra manutencion y respectivamente á los pasajeros, oficiales de mar y tripulacion, bajo cuyo órden permanecimos, hasta que arribando felizmente á la isla el bergantin de la Real armada *El Descubridor*, nos trasportó á Ferrol, donde llegamos el 20 de Diciembre.»

La situacion aproximada de la *Cantabria* en el momento del naufragio, segun el parte del comandante, era 27° latitud N. y 28° longitud O. de Cádiz.

El capitan portugués D. José Felipe Nuñez, cuya humanitaria y generosa conducta se propuso premiar el Gobierno, se negó á percibir el reintegro de los gastes de manutencion de los náufragos, pero admitió, sí, las consideraciones de capitan de fragata de la armada y el sueldo de tal empleo durante su vida, pasando á su fallecimiento, á su mujer é hijos, que le fueron acordados por Real órden de 23 de abril de 1803.

1803.

SEGUNDO SAN CARLOS.

En este año no hubo otro siniestro que el de la goleta *San Cárlos*, mandada por el teniente de fragata D. Juan Castañeda. Naufragó sin incidente notable en la isla de Aves, en Mayo, haciendo su viaje desde Puerto-Rico á la Guaira. Se salvó toda la dotacion y parte de los pertrechos.

1804.

POSTILLON.

El bergantin-correo *Postillon,* mandado por el teniente de navío D. Ramon Pardo de Lama, se perdió completamente á la una y cuarto de la noche del 12 de Julio en el bajo Nicolás (canal viejo de Bahama), con las mejores circunstancias de brisa y mar, así que, si no fué posible sacar el casco, que arrancó la quilla por completo y se anegó, la gente saltó con felicidad al Cayo Sardinero donde formaron barracas con las velas, depositaron víveres y agua, y dando fuego á la parte del casco que quedó fuera del agua, consiguieron en una sucesion de buenos tiempos, extraer casi todos los frascos de azogue que iban destinados á Veracruz, el aparejo, los cargos y aún alguna artillería.

El 20 llegó una goleta en auxilio de los náufragos, que bien lo necesitaban, pues con muy escasa racion de agua habian trabajado incesantemente, mortificados por los mosquitos que no los permitian descanso.

A su arribada á la Habana se formó el proceso consiguiente á la pérdida, resultando una conformidad en los rumbos seguidos con los que correspondian á una buena derrota que parecia inexplicable la varada, no pudiendo suponerse corrientes que produjeran diferencias de tanta consideracion. El fiscal, sin

embargo, aclaró el enigma observando que las marcaciones de la tarde del 12, que se suponian hechas á la boca de Sagua la Grande, concordaban perfectamente con las de Sagua la Chica, equivocada por el práctico del *Postillon*.

Confirmada esta suposicion por el mismo práctico, el consejo de guerra lo sentenció á perder la plaza, declarando libre de cargo al comandante.

SAN ANTONIO.

La horrible suerte de la fragata *María* y de los bergantines *Galgo* y *Cazador*, perdidos en la inmensidad de la mar sin que haya llegado á saberse ni aun el lugar de su siniestro fin, tocó tambien en este año al bergantin *San Antonio*, de 14 cañones, mandándolo el teniente de navío D. Manuel Rodriguez.

Salió este buque de la Coruña á principios de Agosto conduciendo la correspondencia para las Antillas y Nueva-España, y fondeó en Santa Cruz de Tenerife el 15, siguiendo el 20 su viaje. Desde este dia nada volvió á saberse de este buque, que aumentó en 120 el número de víctimas del Océano.

1805.

ASUNCION.

La osadía de los buques armados por los insurgentes de América, que tenian en continua alarma á

los del comercio, apresándolos á la vista misma de los puertos, aumentada con el concurso de numerosos corsarios que acudieron al aliciente ofrecido por la navegacion del Rio de la Plata, llegaron á hacer esta muy peligrosa, no obstante la continuada vigilancia de nuestros cruceros, insuficientes en fuerza y armamento para tener á raya á los enemigos.

La fragata *Asuncion*, de 38 cañones, al mando del capitan de fragata D. Juan Domingo Deslobbes, y la corbeta *Fuerte*, de 14, mandada por el teniente de navío D. Baltasar Unquera, salieron con este objeto de Montevideo el 6 de Mayo, situándose en crucero entre el Cerro y Punta de Piedras, no obstante los vientos atemporalados del SO. al OSO. que reinanaban con mar gruesa, con el fin de interceptar el paso de dos fragatas y un bergantin americanos, de cuya presencia y depredaciones se habia tenido noticias dias antes.

Hasta el 20 ninguna ocurrencia notable tuvieron los buques, que se mantuvieron siempre de conserva luchando con los malos tiempos. Este dia se hallaban á sotavento de Montevideo, siguiendo el OSO. duro, con mucha mar, y á las diez de la mañana, como á tres millas de tierra, despues de marcarla, viraron en vuelta del S. navegando con trinquete y gavias en dos rizos. A las tres, el práctico de la *Asuncion* que habia sondado varias veces, manifestó que no era posible montar la punta meridional del Banco inglés porque iba escaseando el viento, y convenia por tanto arribar en vuelta del NE. La corbeta *Fuerte*, que

hacia en este momento la señal de ***riesgo en la derrota***, confirmó la suposicion, verificándose en su consecuencia la arribada inmediatamente, con disminucion de aparejo que quedó reducido al trinquete y gavia con tres rizos, y andar de seis á siete millas.

A la media hora de seguir este rumbo, un terrible sacudimiento fué la primera indicacion de haber varado la fragata, cuyos vigías nada habian advertido en el fondo, á causa de la cerrazon y chubascos que los envolvia. Como la *Fuerte* venia inmediata por la popa, se disparó un cañonazo, izando la señal de *varada* para librarla del peligro, mas la distancia era tan corta, que la celeridad de su maniobra no fué bastante á impedir que embarrancase tambien, con tal ímpetu, que en el choque arrancó los palos mayor y de mesana y el timon. Quedaba el trinquete, cuya vela marearon en el acto, saliendo á flote á favor de su esfuerzo y del de un golpe de mar que causó averías en la popa.

Viendo que la *Asuncion* hacia señal de pronto socorro, dejaron caer el ancla en ocho brazas, como á una milla de distancia, aunque estuvieron en imposibilidad de prestárselo por haber hecho pedazos los botes la caida de los palos, dejándoles únicamente el que estaba colgado á popa, que no podia barquear con semejante mar.

La fragata trató de echar fuera los suyos, pero uno de los golpes de mar la tumbó sobre un costado, y como medio de adrizar, que surtió buen efecto, picó los tres palos.

Las disposiciones que á esta siguieron y su ejecucion, indican desde luego el espíritu de órden y disciplina en que se hallaba el buque: mientras una parte de la dotacion trabajaba con ardor las bombas, otra se ocupaba en arrojar al agua municiones y pesos, en subir víveres á la cámara del comandante, en armar una cabria con que echar los botes, dando el ejemplo en todas estas faenas los oficiales que los dirigian.

Todas las escotillas de la cubierta del sollado se aseguraron y clavaron para evitar el ascenso del agua que ganaba aquella altura, principalmente desde el momento en que aligerada la fragata fué lanzada fuera del Banco por un golpe de mar. Se armaron entonces pequeñas bandolas, con las que se procuró aproximarse á la *Fuerte*, que demoraba por el través, pero la falta del timon y fuerza de la corriente, sotaventeaba mucho la fragata, viéndose en la necesidad de fondear un ancla, que la aguantó á una milla de la corbeta.

El trabajo de las bombas, cada vez mas penoso, continuó sin intermision, mientras se echaban al agua los botes y se construian hasta cinco jangadas, con vergas, batalones, pipería, gallineros y cuantos objetos podian servir al efecto. Los dos primeros se amarraron por la popa, poniendo centinelas para su custodia: las otras se colocaron en los pasamanos para botarlas á su tiempo.

Al anochecer fué comisionado el alférez de fragata D. Domingo de Mesa para embarcar seis hombres

escogidos en el Chinchorro y dirigirse á la *Fuerte*, á noticiar que era indispensable abandonar la fragata, y que para salvar la gente debia enmendarse á sotavento con objeto de facilitar el atraque de las jangadas. Salió el botecillo, que armaba cuatro remos, haciendo desesperados esfuerzos contra la mar que lo anegaba, y que achicaba el expresado oficial y su esquifazon con los sombreros á falta de otra cosa. A las dos horas habian perdido de vista los buques en la oscuridad, encontrándose desorientados y sin fuerzas para sostener el remo: pusieron la popa al viento, ignorando la direccion en que corrian con solos dos remos en que alternaban todos, y como á la una de la noche, se encontraron de improviso en tierra, á donde fué lanzado el bote, reconociendo al dia siguiente ser la playa de Solís.

Este contratiempo, conocido en la *Asuncion* por el tiempo que trascurria sin señal de inteligencia de la corbeta, impulsó al comandante á reunir en junta á la oficialidad, que opinó debia empezarse el trasbordo de la gente en varios viajes del único bote que quedaba, comisionando al alférez de navío D. José Miranda para conducir el primero.

A las 9 se estaba verificando el embarco con el mayor órden, cuando saltaron con estrépito las cubiertas de las escotillas, precipitándose el agua en la batería. La voz del comandante dominó el grito de terror que produjo su brusca aparicion, y ni un solo hombre dejó el trabajo que le estaba encomendado, ni se alteró el órden de los que en el bote se embarcaban. Por el

contrario, dejaron de hacerlo, acudiendo á botar al agua las jangadas, segun se les prevenia, disparando al mismo tiempo cañonazos y cohetes que indicaron á la corbeta la necesidad de su asistencia inmediata.

El bote se aguantó sobre los remos por la aleta, observando que la fragata habia picado su cable y mareaba un juanete á proa, al mismo tiempo que se veia sumergir su proa lentamente. Gritaban á sus compañeros que aún habia lugar para algunos; pero solo un guardian los escuchó tirándose al agua desde la popa y siendo recogido por ellos.

Poco despues, estando para desaparecer la fragata, hicieron fuerza de remo para no ser atraidos por el remolino, si bien volvieron al mismo sitio en demanda de una luz que por espacio de 4 ó 5 minutos se vió flotar y que unos supusieron pudiera ser de alguna jangada y otros farol de señales puesta en el trozo del palo mayor. Por espacio de media hora se mantuvieron en aquel lugar esperando salvar la vida de algunos, hasta que la exposicion de perder la propia, por la frecuencia con que se anegaba el bote les obligó á separarse haciendo rumbo al NO. 1/4 O. La aguja y vela de que estaban provistos facilitó su travesia por el N. de la isla de Flores, terminándola con felicidad á las 3 de la mañana, hora en que encontraron playa limpia en que desembarcar.

En la corbeta *Fuerte* habian oido con angustia los cañonazos y otras señales de la fragata, imposibilitados de darle el auxilio con embarcaciones de que carecian. Pensaron hacerlo con el mismo buque, acele-

rando la formacion de una espadilla y bandolas con que dar la vela; pero mucho antes de terminarlas cesaron los cohetes y disparos de la *Asuncion* dejándoles en la penosa duda de si habria cesado tambien su peligro ó habria zozobrado.

Al amanecer todas las miradas se dirigieron al lugar ocupado el dia antes por la fragata, sin descubrir vestigio de su existencia. Entónces, terminadas las bandolas, dieron la vela en demanda del puerto sin conseguir tomarlo ni en aquel dia ni al siguiente con el corto aparejo orientado; pero alcanzaron las inmediaciones de punta Brava, donde dejaron caer el ancla, hasta que acudiendo las embarcaciones del rio tomaron su remolque.

El bote y el chinchorro de la fragata salvaron 22 personas, entre ellas los dos oficiales citados y los dos pilotos D. José Freire y Andrade y D. Antonio Acosta; el resto de la tripulacion, ascendente á 294 pereció en aquella aciaga noche. Es de suponer que repartidas en las jangadas, al sumergirse el buque, lucharian largo tiempo con la agonía, barriéndolas sucesivamente la mar, que fué su sepultura.

La relacion siguiente expresa los nombres de los oficiales que sucumbieron:

Comandante, capitan de fragata, D. Juan Domingo Deslobbes.

Teniente de navío, D. Luis Journais.

Idem de fragata, D. Juan Fernandez Alarcon.

Alférez de navío, D. Francisco Aldao.

Idem, id., D. Manuel Coll-Padres.

Alférez de fragata, D. José Martinez Velasco.
Idem, id., D. Pedro Barreda.
Primer piloto, D. Francisco Causino.
Contador, D. Sebastian Vanc-Bla.
Médico, D. Juan Lozela.
Capellan, D. Pedro Ibañez.
Idem, D. Domingo del Castillo.

La pérdida de la fragata *Asuncion*, horrible cuadro de la vida de mar, es una demostracion más de las excelentes condiciones de nuestra marinería, y del imperio del deber y de la disciplina que llega á hacer olvidar el instinto de la conservacion propia, pospuesta á la comun salvacion.

El proceder del comandante Deslobbes, que se sumerge con la fragata que le ha sido confiada, despues de agotar los recursos del arte y de la inteligencia, ofrece tambien un ejemplar honroso de la abnegacion del marino, que tras una vida de penalidades y privaciones, acaba ignorado de todos, léjos de la familia y de la patria.

Las declaraciones que obran en la sumaria formada en Montevideo sobre este desgraciado suceso, enaltecen unánimes la sangre fria de aquel jefe; su dulzura en animar á los que decaian, la prontitud é inteligencia de sus disposiciones, y la entereza con que manifestó seria el último que saliera del buque.

RAYO.—NEPTUNO.—MONARCA.—SAN FRANCISCO DE ASÍS.

Era el dia 22 de Octubre de 1805, fecha que con luto registra la historia, como inmediata á la del combate naval más sangriento y memorable de todas las edades; como complemento de desgracia de aquella hecatombe tan diversamente narrada; pero en la que, segun la natural expresion del general Escaño, nada quedó que hacer á la armada española (1).

La mar levantada por un furioso temporal del SSE. presentaba en la costa comprendida entre Cádiz y el Estrecho de Gibraltar, elocuente testimonio de la horrible escena de la víspera: palos, vergas y embarcaciones destrozadas; fragmentos de toda especie tintos en sangre flotaban en todas direcciones y eran arrojados á la costa. Los navíos de aquellas escuadras que con tanto encarnizamiento se batieran, ahora desmantelados y dispersos ponian á nueva prueba la energía de sus tripulaciones, reparando las averías, armando bandolas y combatiendo, en fin, un nuevo y más ter-

---

(1) Me encuentro en la triste, pero necesaria obligacion, de desempeñar el encargo de poner en noticia de V. E., que nuestros esfuerzos y el heróico abandono de nuestros dias no han alcanzado á evitar una pérdida, que seria considerable sino estuviéramos tan firmemente convencidos, que nada nos quedó que hacer, y que por consecuencia se salvó el honor. (Parte del general Escaño).

rible enemigo que amenazaba á todos con la misma suerte. Mas no era su furor bastante á impedir que entre los buques que el azar aproximaba, se mezclase el estruendo de la artillería al mugir del temporal, recomenzando la lucha interrumpida y agregando muchas al número de las víctimas.

El navío *Príncipe de Asturias* de la insignia del general Gravina, acompañado del *Rayo, Asís, Montañés* y *San Leandro*, y de los franceses *Neptune, Indomptable, Heros, Argonaute* y *Redoutable*, aunque con grandes averías en palos, jarcias y cascos, pudieron alcanzar en este dia el placer de Rota, donde fondearon, siendo inmediatamente auxiliados de Cádiz con amarras, embarcaciones y cuantos recursos eran de disponer en tan malas circunstancias, sin que estos pudieran alcanzar á dos navíos que en bandolas hacian diligencia por ganar el puerto, y á cuatro más, que á la puesta del sol se descubrian muy empeñados sobre Santi-Petri, y que no cesaron en toda la noche de pedir socorro á cañonazos.

Heridos el general Gravina y su mayor general Escaño, no eran, sin embargo, insensibles á la peligrosa situacion de estos buques: reunieron junta de jefes que arbitrara lo que conviniera hacer en su auxilio, y no obstante el temporal, que sin intermision seguia, se dió la órden el 23 para que todos los navíos que pudiesen dar la vela, lo ejecutasen, verificándolo los españoles *Justo, Asís, Rayo* y *Montañés*, y los franceses *Pluton, Neptune, Indomptable, Argonaute,* y *Heros*.

Al mismo tiempo disponia el marqués de la Solana que se situasen en la costa y principalmente en Chipiona y Conil numerosos destacamentos de tropa que prestasen ayuda á los náufragos, y el capitan general del departamento preparaba cuantas embarcaciones habia en el puerto y arsenal con toda especie de pertrechos de salvamento, bajo la direccion del entendido capitan de navío D. Tomás Ayalde.

El primer resultado de la oportuna salida de aquellos navíos, fué recobrar á los nombrados *Santa Ana*, y *Neptuno*, apresados por los ingleses con el general Alava, que arbolaba su insignia en el primero y que habia sido herido gravemente. Los ingleses que los escoltaban, huyeron, abandonándolos con la gente de su nacion que los marinaba.

Se auxilió tambien á los empeñados en la costa, convoyándolos hasta el puerto, que tomaron casi todos juntamente con los que habian quedado fondeados en el placer de Rota, mas como los cables de muchos de ellos habian recibido balazos en el combate, y aumentase durante la noche la fuerza del temporal, el 24 amanecieron varados en las inmediaciones del castillo de Santa Catalina del Puerto, el *Neptuno*, recientemente rescatado, y el *San Francisco de Asís*.

A ellos acudió inmediatamente Ayalde con sus auxilios, encontrando completamente destrozados los cascos por la rompiente; pero ya que no quedaran esperanzas de salvarlos dedicó su diligencia á los equipajes, empezando por sacar los heridos y despues todos los demás, no sin las dificultades consiguientes á la

reventazon de la mar, y sin que perecieran 22 hombres de ambos buques, que confiados en su destreza como nadadores, quisieron ganar los botes y fueron arrollados.

Fuera del puerto se descubrian 37 buques, 14 de ellos desarbolados, siendo uno el navío *Rayo*, que no habia podido, por esta causa, volver á ganar el fondeadero.

Ya se ha dicho que fué uno de los que dieron la vela el 23, en auxilio de los desamparados; pero es necesario saber que para verificarlo habia reatado á toda prisa el palo mayor, en el que habia penetrado una bala más de diez pulgadas, despues de partidas las gimelgas y lo mismo el mastelero de velacho, rendido por encima del tamborete, hallándose acribilladas las velas y jarcias. Al levar con mar tan gruesa, se disparó dos veces el cabrestante lastimando 20 hombres, 4 de ellos de muerte.

A las 10 de la noche, con el incremento del temporal se vino abajo el mastelero y verga de velacho; se desfondaron las velas, y por último cayeron dentro del buque los palos mayor y mesana, quedando este sobre la toldilla, y con el trinquete, única vela que que quedada, alcanzó el placer por 25 brazas y fondeó una sola ancla disponible con 100 de cable.

Al amanecer el 24 se encontró al O. de Sanlúcar, distancia 9 millas, rodeado por la escuadra inglesa, que sin atencion al temporal, destacó para batirlo, al *Donnegal* de 90 cañones, que se situó á tiro de fusil por la proa, y el *Leviatham* de 74 que se puso por la

popa á la misma distancia. En el *Rayo* no se podia pensar en la primera batería que tenian bajo el agua los bandazos; la tercera estaba cubierta con los palos y destrozos del desarbolo, y solo podia hacerse uso de dos cañones de proa de la segunda, con los que se rompió el fuego.

Pesadas todas estas circunstancias en junta de oficiales, se juzgó inevitable rendirse, más bien al temporal que á los ingleses, procurando ántes varar el navío para que estos no lo aprovechasen: se arrió en consecuencia la bandera, y el *Donnegal* marinó esta presa que habia de conservar muy poco tiempo, pues segun se habia previsto, el 25 fué arrojada á la costa sobre Torre Carbonera, 6 millas al NO. de Sanlúcar, donde se destrozó, quedando prisioneros 5 oficiales y 72 marineros ingleses que se salvaron con los nuestros y que posteriormente fueron canjeados.

El navío *Monarca* fué otro de los que, malparados de resultas del combate, fué arrojado á la costa en Arenas Gordas, entre la Torre del Sandoval y Asperillos, ignorándose el número de desgracias que tuvo en el naufragio, por no existir parte que las enumere.

Muchas fueron las que tuvieron otros navíos por causa de las averías causadas por el tiempo en sus arboladuras destrozadas y mal seguras; corresponde su enumeracion, más que á esta, á la relacion del combate, hecha ya por plumas autorizadas; los navíos que, como queda dicho se perdieron por completo, y que con el *Bahama*, *San Ildefonso*, y *San Juan Nepomuceno*, apresados; el *Santísima Trinidad*, *San Agustin*

y *Argonauta* echados á pique, suman diez, fueron:

Rayo de 94 cañones, construido en la Habana en 1749: lo mandaba el brigadier D. Enrique Mac-Donell,

San Francisco de Asís de 74; construido en Guarnizo en 1767: lo mandaba el capitan de navío D. Luis de Florez.

Neptuno de 74, construido en Ferrol en 1795; lo mandaba el brigadier D. Cayetano Valdés, que fué gravemente herido en el combate.

Monarca de 74, construido en Ferrol en 1794; lo mandaba el capitan de navío D. Teodoro Argumosa, que fué herido en el combate.

La escuadra francesa sufrió tambien las consecuencias del temporal, perdiendo los navíos *Bucentaure*, que se fué á pique á la entrada del puerto de Cádiz; *Indomptable* y *Aigle*, destrozados en la costa del Puerto de Santa María, y *Berwick, Fougueux* y *Mont-Blanc*, entre Santi-Petri y Torre Gorda. De este último solo se salvaron 17 hombres, siendo uno de los cadáveres que la mar arrojó á la playa el de su comandante Mr. de Villegris.

El comportamiento de las autoridades españolas y el de los habitantes de aquellas costas, prestando á los náufragos cuantos auxilios estaban en su mano sin distincion de propios, amigos ó enemigos se halla consignado en los autores ingleses Allison, Southey, White, Burney y James, y no se tachará seguramente de parcialidad el elogio que unánimes hacen, ensalzando el generoso y filantrópico auxilio encontrado por sus compatriotas; pero sus testimonios pueden reasu-

mirse en uno solo, segun dice Marliani, al citar el siguiente párrafo de las memorias del almirante Collingwood (1).

«Nuestros oficiales y marineros que han naufragado con las presas han sido tratados con la mayor bondad: la poblacion entera acudia para recogerlos; los sacerdotes y las mujeres les daban vino, pan y cuantas frutas habia; los soldados dejaban sus camas para dárselas á nuestra gente.....»

NUESTRA SEÑORA DE LA O.

Mandando esta fragata de 34 cañones el capitan de su clase D. Miguel de Palacios, se perdió bajo un temporal del N. en el puerto de Veracruz, sin ocurrencia notable. Llegó á ponerse á flote el casco algun tiempo despues; pero quedó en tan mal estado que solo pudo utilizarse como ponton hasta el año de 1809, que se desguazó.

1806.

SAN IGNACIO.

Habiéndose recibido noticias de la próxima aparicion de una escuadra inglesa en la embocadura del Plata, salió de Montevideo el místico *San Ignacio*,

(1) Tomo I, pág. 190.

mandado por el teniente de fragata D. Andrés de Oyarride, para observar los movimientos de aquella y dar aviso oportuno al apostadero. Asaltado de un furioso Pampero, zozobró el buque el 5 de Enero, pereciendo toda la tripulacion con su comandante, oficial de mucho mérito, que habia levantado con suma minuciosidad los planos de la boca del rio y bancos que la afectan; que tomó parte en la comision internacional para la demarcacion de los límites entre las posesiones de España y Portugal; navegó en union de los portugueses todo el Uruguay y los más de sus afluentes, y en 1800 levantó el plano de este caudaloso rio desde su Salto chico hasta el desagüe en el Plata.

1807.

PIEDAD.

Navegando esta goleta de Cartagena de Indias á la Habana, con pliegos importantes que para ambos apostaderos conducia desde España su comandante el teniente de navío D. José Fernandez de las Peñas, se vió perseguido por un bergantin que trató de evitar aproximándose á la costa. Próxima ya al surgidero de Bani el 19 de Enero, un recio N. la embarrancó, salvándose la gente, los pliegos y casi todos los efectos.

La junta de asistencia convocada en la Habana acordó por unanimidad no resultar cargo contra el comandante, que por el contrario habia llenado todas las obligaciones que impone la ordenanza.

HERMÓGENES.

Tampoco ofreció particularidad notable el naufragio de la goleta *Hermógenes*, mandada por el teniente de fragata D. Angel Laborde, que ocurrió en este mismo año en Lago Vizcaino. No resultó cargo contra su comandante.

1808.

ESPERANZA.

En uno de los registros del archivo del Ministerio de Marina aparece el siguiente asiento. Expediciones de Indias. Fragata *Esperanza*. Su pérdida, 13 Enero de 1808.

Cortísimo y de escasa importancia es el número de expedientes que se conservan de este año tan fecundo en incidentes. Entre ellos no se encuentra el citado en el registro y no ha sido posible averiguar las circunstancias del naufragio de aquella fragata, ni aun el nombre de su comandante.

FELICIDAD.

Lo mismo sucede respecto á la goleta de 8 cañones *Felicidad*; sin embargo, de esta se sabe que se incendió en Veracruz á consecuencia de un rayo que cayó abordo, y voló pereciendo su comandante, el teniente de fragata D. José del Castillo.

1809.

CAROLINA.

La goleta *Carolina*, mandada por el teniente de fragata D. Joaquin de Moyna, despues de escoltar un convoy á los Alfaques, fondeó sobre el cabo Tortosa para abrigarse del duro NO. que reinaba. El 7 de Noviembre, miéntras el comandante estaba en tierra, saltó repentinamente el viento á la mar en términos de fuerza de no poder barquear. Aumentó aún durante la noche, y al amanecer el 9 faltaron las amarras y se fué la goleta á la playa de Vinaroz, salvándose la gente. Se declaró libre de cargo al teniente.

1810.

TIGRE.

Críticas eran las circunstancias de España al empezar este año. Ocupado casi en totalidad su territorio, destruidos los ejércitos, agotados los recursos, sin esperanza de auxilio exterior, se miraban las reliquias de la monarquia como nave sin timon que corria á estrellarse en la anarquía. Y cual si no fueran bastantes para probar á esta nacion las calamidades de la guerra y de la invasion, los temporales, aliados al parecer, con el enemigo, asolaron las costas, cau-

sando en la marina, bien reducida ya desde el desastre de Trafalgar, siniestros, cuyo número no tenia precedente ni ha vuelto á contarse felizmente ningun año.

Fué el primero el de la cañonera *Tigre*, una de las que tenia á sus órdenes el teniente de navío D. Lorenzo Parra, para vigilar la costa comprendida entre los rios Guadalquivir y Guadiana. En uno de sus cruceros entró en Huelva, donde quemó un místico y varios barcos que los franceses armaban de corsarios: auyentó un cuerpo de tropas que intentaba defenderlos, matando é hiriendo á muchos; pero durante la operacion sobrevino un temporal del E. que embarrancó la cañonera *Tigre* en la barra del rio. No fué posible sacarla, aunque salió toda su gente sin desgracia, y se le pegó fuego. El consejo de regencia aprobó la conducta de Parra.

CONCEPCION.—MONTAÑES.—ARGONAUTA.—SAN RAMON.—2.° CASTILLA.—PAZ.

El 6 de Marzo visitó la bahía de Cádiz el temporal más furioso de que pudiesen conservar memoria los más experimentados hombres de mar (1).

Hallábase entónces la costa Norte, desde Rota hasta más hallá del Trocadero, en poder de los franceses, y tanto para hostilizarles como para impedir sus progresos en el ataque de Cádiz, se habian reunido

(1) Comunicacion del general D. Juan Villavicencio, comandante general de la escuadra surta en aquel puerto.

en el puerto, á más de los buques que se habilitaban para viajes á América, la escuadra española, al mando del teniente general D. Juan Villavicencio, la inglesa del almirante Purwis, un navío portugués y algunos otros buques extranjeros.

La amanecida del dia referido fué de muy mal cariz, con viento ahuracanado del SE. al S.; la mar, á pesar del abrigo de la tierra se picó en términos de no poder barquear las embarcaciones más valientes; faltaron las amarras de casi todas las que se hallaban en el agua, ó se fueron á pique sobre las mismas, empezando con ellas la escena de desolacion que presentó más tarde la bahía.

Antes del mediodia hicieron señal de rotura de cable los navíos *Pluton* y *San Ramon*, señal que repitieron, por haberles faltado el segundo, haciéndola igualmente el *Montañés* y otros buques, que pedian vanamente auxilio, porque ni de tierra ni desde los otros era posible dárselo.

La noche, esperada con temor por todos, vino, aumentando de furor el viento: los cañonazos y las señales de auxilio se repetian por todos lados sin distinguir siquiera los que los hacian: oíanse gritos angustiosos mezclados con el ruido siniestro de los abordajes de buques que, desamarrados se iban sobre otros, partiendo sus amarras ó desarbolándolos: todo era confusion y espanto en aquel cuadro aterrador.

Al amanecer el dia 7, se descubrió sin palos y encallado en la boca del rio de San Pedro el navío *Montañés*, y no muy distantes, en igual situacion cinco

buques mercantes. La fragata *Paz*, abordada con la corbeta *Mercurio*; otra corbeta inglesa, completamente desarbolada, con el navío *Pluton*, y estos y otros muchos buques que más ó ménos habian sufrido con el tiempo, continuaban pidiendo auxilios, que no era posible facilitarles.

Los navíos *Concepcion* y *San Ramon* resistieron hasta las 12, en que faltándoles el último cable se fueron á la costa y picaron los palos: el *Pluton* quedó tambien al garete, pero más á barlovento, pudo aguantarse con el contrafoc y la vela de estay de gavia y montó el castillo de Puntales, imitándole, aunque no con tan buena suerte, la fragata *Paz*, la corbeta *Mercurio* y la *Casilda*.

Aun siguió el temporal en la noche causando nuevas averías á los buques: al amanecer del 8 eran pocos los que no tuvieron alguna, contándose en la playa, desde el Trocadero á la boca del rio San Pedro, los tres navíos indicados; uno portugués, una corbeta inglesa con trasporte de tropas, y diez y siete buques mercantes. El navío *Príncipe de Astúrias*, de la insignia, habia partido el timon; la *Casilda*, que debia salir para Montevideo, desarbolada de todos sus palos, fué á varar sobre la Cabezuela; se fué á pique la fragata mercante abordada con el *Pluton*; la *Paz* sufrió de nuevo el choque del navío inglés *Baluarte*, á quien faltaron los cables; el *Miño* perdió el bauprés, y seria interminable la relacion de las averías de menor importancia que tuvieron los demás buques.

Felizmente empezó á ceder el viento en este dia;

cayó proporcionalmente la mar, y con las mejores embarcaciones se procuró auxiliar á los náufragos, empezando por salvar las tropas de la corbeta inglesa; pero aprovechando tambien el cambio favorable del tiempo, empezaron los franceses á saquear los buques más inmediatos á la playa, y situaron en ella baterías para ofender á los navíos varados, é impedir los auxilios. El *Concepcion* sostuvo el fuego manteniéndolos en respeto; pero si mediante sus esfuerzos y el de faluchos cañoneros que se situaron despues en las inmediaciones, pudo conseguirse que el enemigo no se utilizase de la artillería y pertrechos de aquellos buques, tampoco por nuestra parte pudo trabajarse en su salvamento, aunque para ello se comisionó expresamente al brigadier D. José Melendez, con las lanchas de defensa del puerto.—De noche y en la pleamar, era cuando podía burlarse la vigilancia del enemigo, y extraer algun azogue del que tenia á bordo el navío *San Ramon*, pólvora y armamento de los otros.

Los franceses aumentaron por su parte los medios de ofensa hasta imposibilitar la aproximacion al navío *Montañés*, el más inmediato á tierra y que quedaba en seco á baja mar, por lo que se pensó en incendiarlo, si bien no llegó á ser necesario, pues el enemigo empezó á usar bala roja contra todos los buques, y muy luego ardieron el portugués, el *San Ramon, Concepcion*, *Montañés*, y fragata *Paz*.

El 12 á medio dia voló el *San Ramon*, siendo pequeña la explosion por haberse extraido ya la mayor parte de la pólvora, y como á pesar del incendio se

sacó la totalidad en los otros buques, no hubo que lamentar mayor número de desgracias personales.

Es tan escasa la documentacion que existe de aquel tiempo, que no ha podido averiguarse el número de bajas que debió producir en la escuadra el horroroso temporal que queda bosquejado, y las funciones sostenidas despues con los franceses para salvamento de los náufragos, de que tampoco existen detalles en el Archivo central de la Marina. Sábese únicamente que en la escuadra española y en la inglesa hubo muchos ahogados, y que la tripulacion del navío portugués fué repartida en los de la primera, donde siguieron por algun tiempo prestando servicio.

La fuerza del temporal debió ser extraordinaria, y su larga duracion fué en gran parte la causa de tantos siniestros; mas no poca debe achacarse al estado de penuria y abandono en que se encontraban nuestros buques: los cables de muchos de ellos estaban en mal estado, y no habia en los arsenales con qué reemplazarlos: las tripulaciones eran tan escasas, que en alguno de los navíos no alcanzó para sacar de la bodega el cable de la esperanza, que lo hubiera tal vez salvado de la pérdida, y siendo reducidas, lejos de componerse de hombres de mar que suplieran el número con la inteligencia, eran en la mayoría gente de leva que buscaba la primera oportunidad para desertarse (1).

(1) Mi ayudante, el segundo comandante del *Concepcion*, los oficiales de él, y los comandantes de los barcos cañoneros, han trabajado cuanto cabe: quisiera poder decir lo mismo de la

Pero esta combinacion lastimosa de los elementos con que contaba nuestra escuadra, enaltece el mérito de los oficiales que la dotaban. Se ha visto yà que bajo e cañon de los enemigos, y dominando el incendio de los buques, extrajeron mucha parte de sus pertrechos; pero hay en este temporal otra circunstancia que no hace resaltar menos su celo y eficacia.

Tres de los navios estaban habilitados de depósitos de prisioneros franceses, y para su custodia se habia fondeado en las inmediaciones otras tantas lanchas cañoneras. Estas se fueron á pique en el temporal, y era de esperar, que aprovechando la oportunidad, y contando con la imposibilidad de recibir refuerzos de otros buques, se hubieran sublevado los prisioneros ó hubieran simplemente picado los cables en la certeza de dar en la costa ocupada por sus compatriotas; pero la inminencia del peligro redobló la vigilancia, y ninguna novedad ocurrió en los pontones.

No así en otro temporal que repitió los dias 14 y 15 de Mayo, en que tuvieron averías y roturas de cables los navíos *San Telmo*, *Asia*, *Fulgencio*, y el inglés *Baluarte*, viéndose muy expuestos estos dos últimos.

---

gente, pero es preciso confesar, que además de su inclinacion al robo, que les hace no trabajar, se han echado ayer casi todos al agua la primera vez que ardió el *Concepcion;* es verdad que fué en el acto que hizo el *Ramon* la explosion, y que hasta entonces habian estado batiendo á los enemigos de la playa á las órdenes de mi ayudante el alférez de fragata D. Manuel Monti. (Comunicacion del general Villavicencio de 13 de Marzo de 1810.)

El navío *Castilla*, tal vez con ayuda de los de dentro rompió sus cables medio podridos, é impelido del viento y la mar bajó hácia el Trocadero, no muy distante de su punta.—Se hallaban en él 300 oficiales franceses prisioneros y otros tantos soldados asistentes que empezaron á arrojarse al agua, enviando los de tierra en su auxilio caballería y algun bote pequeño. No se les hubiera tirado en medio de su afliccion, si los franceses no hubiesen traido á aquel paraje dos cañones violentos con que incomobaban á nuestras lanchas: esto promovió un tiroteo que causó algunas desgracias. Hubiera sido fácil poner desde el principio fuego al ponton; pero la humanidad repugnaba este partido, aunque por otra parte era muy interesante que los enemigos no se apoderasen de los deshechos de un buque, cuyos fierros y maderas les ofrecian por sí solos acopio de materiales para sus obras; á la caida, pues, de la tarde, cuando ya el ponton se consideraba vacío, le pusieron fuego los ingleses: al punto ardió, y se consumió hasta flor de agua en el discurso de la noche.

El 26 sucedió lo propio con el navío *Argonauta*. Con este motivo empezó un vivísimo fuego de una y otra parte, á pesar del cual se acercaron nuestras lanchas y las inglesas para sacar los prisioneros; pero estos, apoderados de las armas de nuestra guardia, principiaron á tirar contra los botes, hiriendo y matando alguno de los que intentaron subir al ponton. Entre tanto, los franceses sacaron con botes de Puerto-Real mucho número de ellos, y se creyó lo hiciesen con todos.

Habiendo pasado tres dias, se temia que los enemigos se apoderasen del buque, en que pudieran adelantar una batería formidable contra la bahıa, ó por lo menos, que deshaciéndole hallasen en él un gran socorro de maderas para sus obras. Se decidió, pues, no retardar más el pegarle fuego, á que instaban los ingleses y el pueblo; se acercaron nuestras lanchas y las inglesas, y se vió que aun habia algunos prisioneros á bordo; se les quiso persuadir que se viniesen, prometiéndoles algunos alivios y ventajas; á vista de su terquedad se les requirió ó intimó que se iba á pegar fuego, y no dando oidos á las persuasiones ni á las amenazas, se le incendió en efecto á las cinco de la tarde; á las siete ardia con la mayor actividad, y en el discurso de la noche se consumió. Se ignora si los que quedaban pudieron escaparse hácia el Trocadero; se conjetura fuesen ya muy pocos. Se descubrió que los médicos y asistentes franceses que eran tratados con toda consideracion, habian sido los que desamarraron el *Argonauta*, y por lo mismo se destinaron profesores españoles para otros pontones.

Las principales pérdidas de la Marina en estos temporales, fueron las siguientes:

Navío *Purísima Concepcion* de 112 cañones, construido en Ferrol en 1780. Lo mandaba el capitan de navío D. Rafael Maestre.

Navío *Montañés* de 74 cañones, construido en Ferrol en 1794. Lo mandaba el brigadier D. José de Quevedo.

Navío *San Ramon* de 68 cañones, construido en la

Habana en 1775. Lo mandaba el capitan de navío don Fernando Bustillo.

Navío *Castilla* de 58 cañones, construido en Ferrol en 1780.

Navío *Argonauta* de 74 cañones; era uno de los que componian la escuadra del vicealmirante Rosilly, rendida en Cádiz en 1808.

Fragata *Paz* de 34 cañones, construida en Ferrol en 1785. La mandaba el capitan de fragata D. Rafael Lobo.

Para conservar en la Armada el nombre de uno de estos navíos, se mandó en Real órden de 20 de Abril que tomase la denominacion de *Montañés* el *Pluton* de 74 cañones, otro de los de la escuadra de Rosilly.

VOLADOR.

—

El 17 de Agosto, reinó en Veracruz uno de los impetuosos Nortes que tan frecuentes son en la localidad. El bergantin *Volador* de 18 cañones, al mando del teniente de navío D. Pedro María de Piedrola, que estaba listo para salir con la correspondencia para Cádiz, reforzó sus amarras, que siendo nuevas, merecieron confianza, y caló los masteleros, creyéndose seguro con tales precauciones; pero á las cuatro de la mañana roló de improviso el viento al O. y OSO. con extraordinaria fuerza, y desamarrándose la fragata *Veloz*, se fué sobre el bergantin y lo estrelló sobre la zapata del castillo de San Juan de Ulua.

Toda la gente se salvó en la fragata y el castillo, y pasado el temporal se extrajeron 143.000 pesos y la mayor parte de los pertrechos.

El comandante fué absuelto de todo cargo.

VENCEDOR.

A tal grado de penuria habia llegado el arsenal de la Carraca en este año, que para sostener en estado de prestar servicio los buques de la escuadra surta en Cádiz bajo el mando del general Villavicencio, hubo necesidad de acudir á los auxilios ofrecidos por los ingleses, entónces nuestros aliados, facilitando el almirante Purwis, que se encontraba en el mismo puerto con su escuadra, cables, jarcias y aun marinería para la española; por más que el jefe de esta expresase al gobierno de la regencia su repugnancia en admitirlos hasta el último extremo, «pues que siendo la costumbre de los marineros ingleses entrar tirando y despreciando lo que les parece inútil, no están nuestros buques en estado sino de que los alisten los miserables que los conocen.»

Aun así, no tardaron en encontrarse fuera de servicio varios navíos que el mismo gobierno determinó enviar á Mahon, para su desarmo ó carena, siendo uno de ellos el *Vencedor* de 74 cañones, que se entregó al referido almirante Purwis para que habilitado y tripulado con los recursos de su escuadra, emprendiese la navegacion.

El 28 de Setiembre, terminados los preparativos y habiendo tomado el mando del *Vencedor* el teniente de navio de la marina inglesa Mr. John Cook, que embarcó con 70 marineros de su nacion por todo equipaje, salió á la mar este navío escoltado por el inglés *Rodney*, arribando ambos á Gibraltar á los pocos dias.

El vice-almirante Keats solicitó la detencion allí del *Vencedor*, con objeto de embarcar en él los convalecientes de la fiebre que se habia desarrollado en los trasportes conductores de reclutas desde Cartagena; pero aun cuando el consejo de la regencia accedió á la peticion, debieron presentarse dificultades que impidieron felizmente el embarque, siguiendo los dos navíos su viaje á Mahon.

Continuaron la navegacion sin novedad importante hasta el 28 de Octubre en que refrescando mucho el viento del SO. dió el *Rodney* un remolque al *Vencedor*. La mar gruesa que se fué levantando hizo faltar el cable, y durante la noche partió igualmente el timon, quedando atravesado el *Vencedor*. Cuantos esfuerzos se hicieron para recibir la mar por la mura, fueron inútiles; el casco, sin su completo armamento, y con la mayor parte de la artillería en bodega, estaba en las peores condiciones marineras; los balances permitian apenas guardar el equilibrio y la mar que rompia en el costado no tardó en introducirse en cantidad considerable en la bodega.

En tan angustiosa situacion, ocupada la gente en el incesante trabajo de las bombas, se perdieron de vista las luces del *Rodney* que se alejó no obstante los caño-

nazos disparados para marcar la posicion de su consorte.

El siguiente dia continuó el temporal, haciendo infructuosos los trabajos de la tripulacion para manejar el navío: ni las velas, ni un cable que se largó por la popa surtieron efecto, continuando con el través á la mar que atormentaba cada vez más al buque. Las bombas se inutilizaron en su ejercicio, siendo necesario achicar con baldes.

La vista de una vela que al parecer hacia rumbo al *Vencedor*, reanimó un tanto los ánimos: se le hicieron señales de auxilio, que comprendió, aproximándose al habla y prometiendo acompañar al navío, tan luego como conoció su situacion.

El dia 30 cambió el viento al NO. con mayor fuerza; el buque mercante, faltando á su promesa siguió su rumbo, dejando al *Vencedor*. En la amanecida del 31 se avistó tierra por el E. y empezó á disminuir el viento hasta quedarse por completo; mas siguiendo la mar muy gruesa de O. aconchaba al navío sobre la costa occidental de Cerdeña, en términos de encontrarse al medio dia muy próximo á la bahía de Bosa.

Se pidió socorro con varios cañonazos, y se envió con el mismo objeto un bote á tierra, pero la reventazon hizo imposible la vuelta de este ó el envío de ningun otro. A las 9 de la noche, como á cinco millas de la costa, sondando en 22 brazas, se dejó caer su ancla que aseguró al buque, hasta que volviendo á soplar ahuracanado el O. faltó el cable de la primera ancla, cayendo el navío en la reventazon al hacer por la segunda.

En este trance, sin esperanzas ya de salvar el buque; picados los palos y oyendo el roce del cable en las piedras, que anunciaba su próxima destruccion, se pensó en la seguridad de la gente, procediendo con toda premura á construir jangadas en que pudiera ganar la tierra, luego que, varado el navío en una ensenada que quedaba por su popa, pudiese servir de parapeto, contra la mar y la resaca.

Bajo este plan, á las 11 $^1|_2$ del mismo dia (2 de Noviembre), se largó el chicote del cable y el *Vencedor* chocó inmediatamente con gran fuerza: la gente se precipitó á las jangadas y picó sus amarras bajo el sentimiento de la salvacion individual, ántes de que el costado del navío pudiese ofrecer el abrigo que se buscaba, siendo la consecuencia inmediata verse envueltos en la rompiente que los barrió, no obstante los esfuerzos que para auxiliarles hicieron los que quedaban á bordo. Catorce marineros perecieron de este modo; los restantes con el comandante y oficiales consiguieron, no sin trabajo ganar la playa de Tresnuraques, donde fueron auxiliados con el mayor esmero por las autoridades de Marina que los hicieron conducir á Bosa. Dos horas despues, quedaba apenas vestigio del *Vencedor*.

El navío *Rodney* llegó á Cagliari el 9 de Noviembre sospechando el siniestro de su escolta en vista del temporal que los habia separado, y recibio a su bordo la tripulacion salvada.

La artillería, herrajes y efectos que del *Vencedor* pudieron extraerse, fueron cedidos al gobierno de Cer-

deña á cambio de trigo y menestras para la Marina, y se dió definitivamente de baja este buque por Real órden del consejo de regencia de 29 de Diciembre.

En el estado general de la armada del año de 1849 se publicó una «Relacion de los buques de guerra de que se componia la marina española en 1790, época de su mayor engrandecimiento, con expresion de los cañones que montaban, parajes en que fueron construidos, años en que se botaron al agua y fin que cada bajel ha tenido.» En ella se dice que el navío *Vencedor* de 74 cañones, construido en Ferrol en 1755, fué entregado á los franceses en 1806 á cambio del *Argonauta* de dicha nacion: apresado despues por los españoles en la bahía de Cádiz en 1808, y deshecho en Cartagena por falta de carena en 1810. Esta última parte es inexacta, segun se ha visto en la relacion de su naufragio.

MAGDALENA.—PALOMO.—CORZO.—GORRION.—SORPRESA.

—

El 14 de Octubre salio del puerto de la Coruña la expedicion, que al mando del mariscal de campo D. Mariano de Renovales, debia operar en la costa del Golfo de Vizcaya. Las fuerzas navales que mandaba el capitan de navío D. Joaquin Zarauz y que debian cooperar con la division de tropas se componian de la fragata *Magdalena* de 38 cañones, bergantin *Palomo* de 18 cañones, goleta corsaria *Insurgente Roncalesa*, una balandra inglesa, montada por el comodoro Mens y 20 buques trasportes.

La navegacion empezó con buenos auspicios estando el viento al SO. bonancible. El 16 al paso por Rivadeo se unieron al convoy la goleta *Liniers*, los cañoneros *Corzo*, *Estrago*, *Gorrion*, *Sorpresa* y quince trasportes más, continuando en conserva todos hasta la tarde del 18 que, sin ocurrencia notable fondearon en la Concha de Gijon.

Al dia siguiente desembarcaron las tropas del ejército, uniéndoseles una compañía de infantería de marina formada con las guarniciones de los buques, la brigada de artillería del mismo cuerpo, que trasportaba la *Magdalena*, y alguna fuerza inglesa, que hizo subir el total de la division á mil y pico de hombres, y atacando inmediatamente la plaza, en combinacion con las divisiones de Porlier y de Castañon, que bajaron de las alturas próximas, entraron en ella retirándose la guarnicion francesa por el camino de Oviedo.

La marina se ocupó con diligencia en inutilizar la artillería y extraer del puerto los buques mercantes, verificando al amanecer del 20 el reembarco de las tropas, por noticia de estar próximo el general francés Bonnet que habia reforzado á la guarnicion, y en efecto entró en la plaza á las ocho de la mañana de este mismo dia, obligando la superioridad de sus fuerzas á que se retirasen los buques, despues de un tiroteo que duró hasta la noche.

Siguió entónces la expedicion hácia Santoña, en cuya Concha fondeó el 23, y apenas lo habia hecho cuando roló el viento al NO. duro, poniendo en peligro á los buques mayores, que hubieron de picar los

cables y hacerse á la vela, miéntras los menores se amarraban donde conceptuaban encontrar abrigo.

Estas precauciones no fueron suficientes á prevenir la pérdida de los cañoneros, acaecida el 26, acogiéndose su gente á los buques del convoy.

Malograda la expedicion y dispersos los buques, el 29 que abonanzó el tiempo cambiando el viento al NE. se dirigieron algunos á Vivero, entrando en su puerto, donde se hallaba la fragata de guerra inglesa *Narcisus*, la *Magdalena*, el *Palomo* y dos trasportes.

El viento se mantuvo bonancible del primer cuadrante el 31 y 1.° de Noviembre: el 2 roló al N. fresco con mal cáriz que aumentó sucesivamente hasta el grado de temporal; causando desde luego varias averías en las embarcaciones menores que acabaron por zozobrar ó estrellarse en la playa. La *Magdalena* y el *Palomo* que habian picado dos cables en Santoña se consideraron en inminente riesgo con los dos restantes al ver que á la venida de la noche recalaba más gruesa y alzada la mar, y que esta impedia toda comunicacion ó auxilio, que vanamente intentaron algunos oficiales y gente de ambos buques que se encontraba en tierra, al oir los cañonazos que anunciaban el peligro de sus compañeros.

A las 2 de la madrugada faltaron, en efecto, los cables de la *Magdalena*, abordándose con la *Narcisus*, con que estaba enfilada. Los ingleses picaron sin pérdida de tiempo sus palos y jarcias, con lo que lograron zafarse, al paso que la *Magdalena*, impetuosamente lanzada por la mar chocó en la playa de Cobas.

Horrible debió ser este momento: la fragata, á más de su tripulacion tenia á bordo la brigada de artillería de marina y las tripulaciones de los cañoneros perdidos en Santoña, y con sus oficiales y sus jefes perecieron en la resaca de que fueron sacados con vida solamente 8, estropeados y mal heridos.

El *Palomo*, despues de picar los palos, aunque habia fondeado un anclote con dos calabrotes en ayuda de las anclas, fué tambien á la playa de Sacido, y allí barrido por la mar, sin auxilio humano, pero sin que la entereza de su comandante ni el arrojo y disciplina que distinguen á nuestros marineros decayera un instante, se trabajó por todos con ahinco para la salvacion comun.

Un cable solo separaba al bergantin de la tierra, y aunque sin embarcaciones, podia salvarse de otro modo la distancia: tal pensaron, poniendo por obra la construccion de jangadas, con pipería y madera de respeto; mas lo que con esfuerzos increibles unian en largo espacio, era deshecho en un segundo por las olas, que destrozado ya el costado de babor, penetraron en el buque. El de estribor que se mantuvo á flote tres ó cuatro horas, fué desde entónces el asilo de la gente, que se mantenia con trabajo en las mesas de guarnicion y batayolas con la esperanza de que al romper el dia se les auxiliaria. Dos marineros, hábiles nadadores, se brindaron á llevar á tierra un andarivel por donde pudieran palmearse los demás; pero sucumbieron en su heróica empresa.

Antes de amanecer se hizo pedazos y sumergió el

resto del buque, llevándose la mayor parte de su tripulacion. Muchos lucharon tenazmente con la resaca que concluia por estrellarlos en la playa, salvándose de su furia unos 25 hombres, estropeados y ateridos de frio. Uno de ellos, aunque muy mal herido fué el comandante del *Palomo*, teniente de fragata D. Diego Quevedo.

Se salvaron tambien, incidentalmente de este infortunio, el alférez de navío D. Manuel Diaz Herrera, que se encontraba en tierra, y hasta 20 hombres de maestranza y marinería ocupados en la carena de la lancha de la *Magdalena*.

La conducta de las autoridades locales de Marina y de la gente de mar de Vivero fué digna del mayor elogio: aunque impotentes para prestar auxilio á los buques, se mantuvieron en la playa hasta el amanecer en que horrorizados descubrieron que no quedaba otra señal de su existencia que menudos fragmentos. Con ayuda de las tropas de la expedicion, enviadas por el general Renovales, procedieron entónces á socorrer á los náufragos, á recoger los cadáveres y todos aquellos efectos que arrojaba la mar. Una junta de sacerdotes y particulares de la villa, recorrió sus casas, recogiendo ropa con que cubrir la desnudez de los que vivian: habilitó carros en que conducirlos y un hospital donde fueron curados con esmero, enterrando decorosamente los muertos.

Ambos buques habian sido armados en el Ferrol, de donde procedian las dotaciones: júzguese del efecto que produciria, algunos dias despues, la noticia de la

catástrofe. El comandante general del departamento, penosamente afectado lo expresó en estos términos, en comunicacion de 17 de Noviembre:

«¡Qué dias de juicio antes de ayer, ayer y hoy se han representado en este pueblo! No se oye otra cosa por las calles y casas que lamentos, lloros y sollozos de la multitud de familias que han quedado huérfanas y desconsoladas.»

Las Córtes generales y extraordinarias, tomando en consideracion tamaña desgracia, votaron una pension para las viudas, huérfanos y padres pobres mantenidos por los náufragos, del tercio del sueldo de estos, y con este motivo se formaron relaciones que incluyeron á 264 familias con derecho á percibirla. Los jefes y oficiales muertos, fueron los siguientes:

Fragata Magdalena.

Capitan de navío, D. Joaquin Zarauz, comandante de las fuerzas navales.

Idem, D. Blas Salcedo, comandante de la fragata.

Teniente de navío, D. Vicente de la Torre Puebla.

Idem, id , D. Manuel Jove Huergo.

Idem, id., D. José del Hoyo.

Idem de fragata, D. Ramon Rato, comandante del cañonero *Corzo*.

Alférez de navío, D. Manuel Lopez de la Barrena.

Idem, id., D. Tomás Pando.

Idem de fragata, D. Francisco Muxica.

Idem, id., D. Cárlos Barton.

Guardia marina, D. Blas Salcedo.

Capitan de bombarda, D. Francisco Hueso, comandante de la brigada de artillería.

Teniente de brulot, D. Juan Velorado, comandante del cañonero *Sorpresa*.

Idem, id., D. Vicente Calvo.

Idem, id., D. Jacinto Garcia.

Contador, D. Antonio Alonso Lopez.

Capellan, D. Juan Vazquez.

Piloto, D. Luis Leal.

Idem, D. José Bernardo Perez.

Cirujano, D. Manuel Gimenez.

Bergantin Palomo.

Teniente de fragata, D. José Bustamante.

Alférez de navío, D. Francisco Montes.

Primer piloto, D. Leandro Zaralegui.

Cirujano, D. Juan Romero.

Tercer piloto, D. José Andreu.

Idem, id., D. Matías de la Fuente.

ESTRAGO.

Entre los varios buques de guerra que formaban la expedicion del mariscal de campo D. Mariano Renovales, era uno de ellos, segun se ha dicho, el cañonero *Estrago*, del mando del alférez de navío D. José Aguiar y Mella, á quien el 23 de Octubre, hallándose

sobre Santoña, con la cubierta hundida, rotos dos baos y desguarnido de la lumbre de agua para arriba de resultas de operaciones anteriores contra los enemigos, le cargó el tiempo sobremanera, y no pudiendo tomar el fondeadero del Fraile, comprometido sobre la punta del Oriñon, pidió auxilio á un bergantin de guerra inglés que le dió remolque á las 4 de la tarde, llevándole de la vuelta de fuera. La violencia de la mar y la salida lo anegaban, por lo que el comandante pidió al bergantin que recogiese la gente ó virase en vuelta de tierra, y este no lo hizo hasta las 3 de la madrugada, en cuyo momento faltó el remolque y siguió su vuelta abandonando al cañonero á 16 ó 18 leguas de la costa. Maniobraron en él para buscarla, y reconociendo el Cabo Machichaco á la 7 de la mañana del 24, hicieron rumbo al puerto de Bermeo. No lo tomaron por haberse presentado en la playa tropas francesas, que preparaban un mal recibimiento, y navegaron hácia Mundaca donde su peligro fué mayor, aconchado el cañonero en la barra y con los enemigos en la costa, prontos á apresar á los que se libertaran del naufragio, que parecia inevitable. El jóven comandante habia resuelto, sin embargo, perecer antes que entregar su buque, y poniendo la proa á las piedras logró con increible felicidad pasar por entre bajos é islas y fondear en la ensenada de Lanchove con la única ancla que le habia quedado.

Como el tiempo cargase más y más y se desentendiesen en tierra de los cañonazos de auxilio que disparaba; partido uno de los cordones del cable en la

madrugada del 25, se echó al agua un marinero y consiguió traer una lanchilla de la playa. En ella se embarcó el comandante con seis hombres armados y se apoderó de otra lancha grande con que volvió á bordo para salvar el resto de su gente. Fué tan oportuna su llegada, que á poco faltó el cable del falucho que se hizo pedazos en las piedras, miéntras sus tripulantes buscaban playa despejada de enemigos donde desembarcar.

Lo consiguieron por la noche, á favor de un bosque inmediato donde se ocultaron. El comandante animó á su gente, prometiendo librarla de todo riesgo si se conservaba unida y obediente á sus órdenes, y obrando con rara sagacidad, utilizando las confidencias y noticias de los mal avenidos con la dominacion francesa, internándose en los montes y cruzando veredas poco frecuentadas, atravesó primero el valle de Carranza, burlando la persecucion de 40 caballos que salieron de Garnica en su seguimiento; llegó á las inmediaciones de Santoña, donde creia encontrar la expedicion, y no teniendo noticias de ella, sin arredrarle la crudeza de la estacion, pasó entre los enemigos por Vizcaya, montañas de Leon, Santander y Búrgos, sufriendo miserias y trabajos espantosos, procurándose la subsistencia con la astucia ó con la fuerza, y llegó á Ferrol el 2 de Diciembre, sin que faltara uno solo de la tripulacion del *Estrago*.

Esta noble conducta fué juzgada, segun expresa la siguiente Real órden dirigida al director general de la armada.

Excmo. Sr.:—El parte original del alférez de navío D. José Aguiar y Mella que V. E. me remite con carta de 25 del actual, si bien ha penetrado el ánimo del consejo de Regencia al considerar las desgracias repetidas que sucedieron á este oficial y á los individuos del cañonero de su mando desde que le cargó el tiempo enfrente de Santoña hasta su presentacion al comandante general de Ferrol, lo ha llenado tambien de satisfaccion por la constancia y patriotismo con que supieron arrostrar los inminentes riesgos en que estuvieron de perder la vida, y los que tan repetidas veces les ocasionaban los enemigos, sin que nada fuese capaz de contrastar el noble propósito de perecer ántes que entregarse prisioneros: en vista, pues, de una conducta tan ejemplar, que tanto les honra como á la misma patria, pues que á ella son consagrados tales servicios, ha resuelto que se publique en la *Gaceta* para satisfaccion de tan beneméritos individuos: que á todos se les dé una paga de regalo de sus respectivos sueldos en señal del aprecio que le merecen, y que los recomiende á V. E. para los fines que convengan en la direccion general de la armada de su cargo. Y habiendo dispuesto lo correspondiente á su publicacion, lo digo á V. E, de Real órden, en respuesta á su citada carta, para los demás fines indicados.—Dios etc.—Isla de Leon 28 de Diciembre de 1810.—Firmado.—Vazquez Figueroa.—Sr. D. Félix de Texada.

CAÑONERO NÚM. 1.

En un temporal del E. embarrancó en la barra de Huelva el falucho cañonero número 1.—Se ahogaron 5 hombres.

1811.

RELAMPAGO.

Este falucho mandado por el alférez de fragata D. Santiago Soroa, sufrió un temporal en el Grao de Valencia, y habiéndole faltado las amarras se fué al través sobre la punta del río, haciéndose pedazos el 1.° de Enero. Se salvó toda la gente y fué elogiada la conducta del comandante.

SEGUNDO TIGRE.—CENTINELA.

El 27 de Marzo de 1811 se declaró en la bahía de Cádiz uno de esos SE. que son comunes á la estacion y que, segun se ha visto, llegan á veces á tomar proporciones que hacen muy peligroso aquel fondeadero.

La goleta *Tigre* de 6 cañones acababa de llegar de Veracruz con caudales y algunos efectos valiosos del Gobierno, y su comandante, el teniente de fragata D. Dionisio Capaz, al ver el cariz de la amanecida del

28, conceptuó prudente desembarcarlos, lo que hizo, despues de dejar amarrado el buque con tres anclas bien tendidas.

Puesto en tierra el dinero, trató de volverse á la goleta; pero la mar habia engruesado tanto que la embarcacion se anegaba, sin adelantar una pulgada, teniendo con sentimiento que desistir de su empeño.

No era vana la confianza que inspiraban los cables de la *Tigre*, reforzados por el oficial de guardia con otro que fondeó con un cañon, á falta de cuarta ancla: la mayor fuerza del temporal, que tuvo lugar á la una de la noche, no le hizo mover una pulgada. A esta hora empezaron á desamarrarse buques mercantes, que se abordaban haciendo gruesas averías, viniendo sobre la goleta una gran fragata que le echó abajo los palos, sacándole uno hasta la carlinga y levantándole la cubierta. Faltaron entonces los cables, siendo á su vez arrollada sobre una tartana que echó á pique y despues sobre un bergantin varado en la punta de San Felipe, sobre el que se desfondó su costado de estribor, quedando entre dos aguas, á merced de la corriente que la arrastraba por la canal. En tan apurada situacion, la gente pudo agarrarse á una goleta inglesa, por cuya proximidad pasaron, salvándose de una muerte cierta.

El pailebot *Centinela* de 5 cañones, mandado por el teniente de fragata D. Benito Ruiz de la Escalera, tuvo una suerte parecida: una fragata que le abordó, partió sus amarras, arrojándolo sobre el muelle de

Puerto Piojo, donde otra lo hizo pedazos, salvándose empero la gente.

El bergantin *Cazador*, más afortunado, pudo enfilar el canal y salir á la mar donde se aguantó hasta pasar el temporal, siendo muchas las pérdidas y averías que este causó en los buques de comercio.

La conducta de D. Dionisio Capaz, que llegó con el tiempo á la alta dignidad de capitan general de la armada, fué elogiada por la Junta de asistencia, que juzgó la pérdida de estos buques, declarándole, no solo libre de toda responsabilidad, sino merecedor de recompensa, toda vez que en su celo por salvar los caudales del Estado, no pensó en el riesgo de los suyos depositados en la caja del buque, con seis pagas que para la tripulacion se le habian entregado en Veracruz y segun su propia expresion «la *Tigre* se sumergió con toda la pequeña fortuna de su capitan y familia, oficiales y gente.»

El consejo de Regencia apreciando estas circunstancias dispuso nuevo abono de las seis pagas perdidas, y que se tuviera presente á Capaz para recompensa.

SAN MATEO.

El jabeque *San Mateo*, último buque de esta clase que tuvo la marina de guerra, salió de Cartagena, al mando del capitan de fragata graduado D. Fabio Bucelli el 27 de Marzo. En el Estrecho de Gibraltar encontró tiempo duro del SO. que le obligó á tomar el

fondeadero del mismo nombre; y en la noche del 28, habiéndose desamarrado un bergantin inglés se atravesó por la proa del jabeque, partió sus cables y fueron ambos buques al muelle, contra el que se hicieron pedazos.

Se examinó en junta de asistencia la conducta del comandante y se le declaró libre de cargo.

TERCER TIGRE.

Entre las varias preocupaciones arraigadas en la gente de mar, es una la de que hay nombres como tambien comandantes funestos para los buques. Fúndase sin duda en hechos casuales, como lo es el naufragio del bergantin *Tigre*, tercer buque de esta denominacion que pereció en el breve período de un año, con la circunstancia de estar mandado por el teniente de navío D. Diego Quevedo, comandante que fué tambien del desgraciado bergantin *Palomo*.

El *Tigre* embarrancó con tiempo cerrado al recalar sobre Montevideo, y se perdió en las inmediaciones de la punta de Carretas el 18 de Agosto, salvándose toda la gente y algunos efectos.

ARAUCANA.

El 17 de Octubre salió de la Habana con la correspondencia de la Península la goleta *Araucana* de 6 cañones, mandada por el teniente de fragata D. Benito de la

Rigada. El 26 sobre los Cayos de la Florida, sufrió un huracan que trató de aguantar al ancla, fondeando las cuatro, y habiendo faltado todas, embarrancó en Cayo Aliot. La tripulacion fué hallada en este Cayo por un pailebot raquero que la llevó á Providencia, y desde aquí pasó á la Habana en un buque de guerra inglés.

El comandante fué absuelto de todo cargo.

1812.

FALUCHO 27.-OBUSERA 78.-ESCAMPAVÍA AGUILA

—

El 2 de Enero en los momentos en que el celo y sufrimientos de las fuerzas sutiles del apostadero de Tarifa, que fueron altamente elogiados por el consejo de Regencia, iban á producir el fruto deseado de hacer levantar á los franceses el sitio de la plaza, como lo hicieron la noche del 4 abandonando su tren de artillería, un contraste del SO. al SE. saltó con tal violencia que arrojó á la playa varios buques, entre ellos el falucho 27, obusera 78 y escampavía *Aguila*. Los dos últimos dieron en playa de arena, salvándose las tripulaciones; pero el primero embistió en un arrecife de piedra y se hizo pedazos instantáneamente, sin que quedaran vestigios, no pareciendo ni aun los cadáveres de sus tripulantes, que en número de 20 sucumbieron, con inclusion de su comandante el teniente de fragata D. Nicolás Guasconi.

1813.

MANUEL.

El bergantin *Manuel*, al mando del teniente de navío D. Martin María Espino, salió de Puerto-Cabello el 26 de Abril de 1813, y habiendo tenido avería en la cofa mayor, arribó al dia siguiente Al tomar el puerto de nuevo faltó una virada y embarrancó en Punta Brava, perdiéndose el buque completamente. Se salvó toda la gente y la mayor parte de los pertrechos, y el Consejo de guerra declaró á Espino libre de todo cargo.

1814.

INTREPIDO.

Mandando el alférez de navío Marqués del Moral el falucho *Intrépido*, se perdió bajo un temporal del Este en la playa de Peñíscola, sin incidente digno de mencion.

1815.

EMPECINADA.

La goleta *Empecinada*, de 6 cañones, al mando del teniente de fragata D. Juan Villavicencio, salió de la

Habana el 19 de Diciembre de 1814, en union de las nombradas *Mariana*, *Ramoncita*, *Gertrudis* y corbeta *Diana*.

El 3 de Enero, con viento duro del SSO. y mar gruesa, se separó de los demás buques poniéndose á la capa, y en la noche del 8, continuando el tiempo, fué arrollada sobre la isla Amalia (costa de la Florida). Obligada á forzar este puerto, varó en la barra, donde se hizo pedazos, salvándose la gente y los caudales que conducia.

SEGUNDO VOLADOR.

Fondeó en el puerto de Panzacola el 25 de Marzo la goleta *Volador*, de 10 cañones, mandada por el alférez de navío D. Joaquin Vial, que conducia desde la Habana caudales y fusiles. Por la noche refrescó mucho el viento, y aunque la goleta filó de todas sus amarras, fué garrando en direccion de la restinga de los Calafates. Viéndose en inminente peligro, disparó cañonazos de auxilio que fueron desatendidos, probablemente porque la mar hacia peligroso el barqueo de embarcaciones menores, y el resultado fué tocar de popa en la restinga, donde en pocos momentos quadó tumbada y deshecha la goleta.

La gente pasó el resto de la noche agarrada á la borda, que la abrigaba de los golpes de mar. Al amanecer llegó en su auxilio un guairo; mas al aspecto de la rompiente no se determinó á acercarse ni á mandar

su bote, con el temor de aumentar las desgracias. Tampoco los náufragos de la goleta tuvieron valor para intentar por sí la comunicacion con el guairo, que quedaba á barlovento, visto lo cual por el comandante se arrojó á nado con un cabo en la boca, que tuvo la satisfaccion de fijar en aquel buque. Por este andarivel se salvó su gente, á excepcion de un cabo y un soldado á quienes faltaron las fuerzas en esta peligrosa vía.

Inútil es decir que el comandante fué absuelto de cargo y elogiada su conducta. Los prácticos que amarraron la goleta fueron sentenciados á un año de campaña como marineros sin sueldo.

SEGUNDO SAN PEDRO ALCANTARA.

Entre los peligros que cercan constantemente al marino, con muchos de los cuales llega á familiarizarse en el ejercicio de su penosa profesion, ninguno es tan temible como el fuego.

El combate no le infunde temor; excitado con sus preparativos y confiando en las propiedades de su buque, á quien aficiona; en la serenidad de su comandante y en el valor, que reconoce, de sus compañeros, rompe el fuego alegremente, convirtiendo en materia de chanza los más sérios incidentes. Los temporales no le afectan tampoco; oye la voz que manda tomar rizos, y aunque el viento brama en las járcias, azota el rostro la lluvia y la oscuridad no permite distinguir los palos, voluntariamente trepa á la verga, sin cuidarse de

que otro en la guardia está destinado al puesto de más peligro que va á ocupar en el penol.

Si cae un hombre al agua, no ha espirado aun la palabra que lo indica y la de mando del oficial que ordena la maniobra, cuando este tendrá que ejercer su autoridad para que no desfonden el bote todos los que con insistencia pretenden tripularlo.

Tal es el marinero español; pero si la voz de *¡fuego!* interrumpe su corto sueño, no se estrañe verle subir aturdido y en confusion sobre cubierta. Harto conoce el horrible significado de esta palabra en la mar, donde no puede esperarse humano auxilio.

Uno de los buques que componian la expedicion á Indias del general Morillo, en 1815, era el navío *San Pedro Alcántara*, de 64 cañones, construido en la Habana en 1788 y mandado á la sazon por el capitan de navío D. Francisco Javier de Salazar. Como los demás de la escuadra y convoy, conducia un numeroso trasporte, en que se contaba el Estado mayor del ejército, el personal de administracion, parte del regimiento de la Union y una compañía de artilleros.

El navío, con el cuerpo del convoy, habia fondeado al Oeste de la isla de Coche, costa de Cumaná, mientras el brigadier Enrile con la fragata *Diana*, en que tenia su insignia, acompañado de la corbeta *Diamante* y goleta *Patriota*, verificaba un reconocimiento en la isla Margarita. Cumpliendo sus órdenes, el navío citado proveia á las cañoneras de víveres y aguada, para lo

que se acercaban por turno al costado, utilizando la suspension de operaciones.

El 24 de Abril, continuando las del trasbordo de raciones á las flecheras y lanchas, á las tres y media de la tarde se hizo oir en todo el buque el grito de *¡fuego en Santa Bárbara!* Hubo un instante de estupor en que todos se contemplaron en silencio; mas bien pronto se apoderó el pánico de la gente, principalmente de la tropa de trasporte, que tumultuosa y precipitadamente se dirigió á la proa, arrojándose al agua sin reflexion por el paraje más cercano.

Los oficiales acudieron presurosos, empleando la persuasion y hasta la fuerza para contenerlos, consiguiéndolo con mucha dificultad, así como que volvieran á subir los que se habian apoderado de los botes é intentaban largarse con ellos. Asegurábanles que el fuego era en la despensa y que podia extinguirse fácilmente, palabras que, aunque parecia desmentir el humo que salia por las escotillas de popa, surtieron buen efecto.

Restablecido el órden, dispuesta la marinería en los parajes y faenas de mayor peligro, y la tropa en la conduccion del agua, se hizo la señal de *incendio*, disparando cañonazos para confirmarla y denotar la urgencia del auxilio, á que acudieron inmediatamente las embarcaciones menores de la escuadra, que se situaron, con las del navío, por su proa listas para recibir la gente.

El fuego habia tenido efectivamente orígen en la despensa: tres bocoyes de aguardiente, funesto obse-

quio hecho á la tripulacion por el general Morillo, ardian allí; pero corriendo el líquido inflamado hácia el mamparo de Santa Bárbara, amenazaba con la explosion del considerable repuesto de pólvora que contenia.

El agua que en gran cantidad se arrojaba al pozo de la despensa, aumentó la densidad del humo, que llenaba ya el sollado en términos de sofocar á los que trabajaban. Allí estaban, sin embargo, el comandante y su segundo animando con la presencia y el ejemplo las faenas. Para facilitarlas disminuyendo el humo, así como para impedir el incremento del fuego, dispusieron cerrar las escotillas, tapando sus intersticios con mantas y colchonetas mojadas. Despues, con toda la actividad que se desplega en casos semejantes, de que difícilmente puede formar idea el que no los ha presenciado, se procedió á arrogar al agua granadas y pólvora, inundando la de las tongas inferiores; pero el humo, cada vez más espeso, hacia imposible la permanencia en aquellos sitios. Muchos hombres caian asfixiados; otros, completamente aturdidos, subian del sollado y se arrojaban al agua, donde perecian. El comandante y los oficiales, á quienes el deber retenia, tuvieron tambien que abandonar por fin aquel lugar con el convencimiento de no ser posible la extincion del fuego.

El jefe de la nave, en la persuasion de que exteriormente podria dictar mejor las órdenes de evacuacion, se embarcó en la lancha con el segundo y algunos oficiales, y se dirigió á detener una goleta que á la vela pasaba. Desgraciadamente la gente vió en esta

salida la señal de abandono, y sin dar oidos á los oficiales que aun quedaban esforzándose en conservar el órden, se precipitaron á las embarcaciones. Otros, adelantando en su mente el momento de la explosion, sin esperar lugar en los botes donde lo habia, creyendo separarse más pronto á nado del volcan, pero calculando mal sus fuerzas, se tiraban al mar y sucumbian.

La confusion fué terrible por algunos instantes, al cabo de los cuales reinó en el navío un silencio interrumpido solo por el chisporroteo de las llamas. Habian quedado, sin embargo, á bordo algunos oficiales con unos treinta marineros, el condestable y el calafate, cuyo arrojo y abnegacion dió motivo al elogio y especial recomendacion hecha al Gobierno por el general Morillo, distinguiendo entre todos al teniente de navío D. Fernando Lizarza y al alférez de fragata Don Angel Santa María.

Estos oficiales, siempre unidos mostrando serenidad admirable, habian permanecido en la despensa y sollado dirigiendo los trabajos mientras fué humanamente posible hacerlo. Ya en cubierta, empezado el embarco de la gente, avisaron á Lizarza la salida de los dos jefes, y considerando pertenecerle el mando como más caracterizado, ideó sumergir el navío para evitar la voladura. Volvió á bajar al efecto á la bodega de proa acompañado del calafate, con intencion de abrir un rumbo; mas no era posible la respiracion, que fueron á buscar de nuevo precipitadamente á la cubierta. No por el mal resultado de esta primera tenta-

tiva desistió de su proyecto; observando inmediata una flechera, dió órden al patron para que disparara á lumbre de agua del navío, y como aquel se negara á obedecer al que por su aspecto ennegrecido más que oficial parecia cualquiera otra cosa, descendió á la primera batería con el condestable y marineros para acercar un cañon á la escotilla y dispararlo hácia la bodega. El humo sofocante les impidió tambien terminar este trabajo, que emprendieron de nuevo en la segunda batería. Por último, estaban para alcanzar el fruto de tanta constancia y fatiga con un cañon del castillo, cuando las llamas se abrieron paso á la cubierta, envolviendo la arboladura y haciendo temeraria la permanencia en el navío. Lizarza y aquellos sus valientes compañeros, más que embarcarse, se tiraron á un bote que los esperaba por la proa, salvándose todos, á excepcion del alférez de fragata Santa María, que por quedar el último voló con el buque, siendo las cinco y tres cuartos.

Diseminada la tripulacion y trasporte en los buques de la escuadra y convoy, y continuando en los dias siguientes las operaciones militares, no pudo averiguarse á punto fijo el número de víctimas de esta catástrofe. Las declaraciones en la sumaria que se formó á bordo de la fragata *Diana* variaban mucho en el particular, estableciendo este número entre 30 y 100, de lo que puede deducirse perecerian 50. Tampoco pudo descubrirse el orígen del fuego: de los que trabajaban en aquel momento en la despensa, solo dos se salvaron y aprovecharon la confusion para desertarse, temiendo

sin duda las investigaciones. Es de inferir que la vista de los bocoyes de aguardiente tentase á los quo se ocupaban en aquella faena, y que al sacar subrepticiamente alguna cantidad del licor aproximando la luz, se inflamase el todo por su aturdimiento mismo.

Un incidente digno de mencion ocurrió en el incendió del *San Pedro*. A las tres de la tarde, media hora antes de su principio, se habia puesto en capilla en Santa Bárbara, para ser fusilado, un reo de la isla Margarita (probablemente espía), llamado Juan Pedrero. Los carpinteros comenzaron á la misma hora la formacion del tablado fatal en la serviola, siendo su obra interrumpida por el grito de fuego. Se ha dicho que el comandante bajó al sollado y Santa Bárbara, dirigiendo las primeras disposiciones; el oficial que con una guardia custodiaba al reo, aprovechó la oportunidad de su presencia para consultar lo que debia hacer en tales circunstancias, ya que era responsable de la seguridad del preso, y se le ordenó continuar en su puesto. Repitió varias veces la consulta á medida que el humo dificultaba más la respiracion, y la hizo por última vez en el momento de retirarse el comandante, que le autorizó para dejar el puesto con su guardia, salvando la vida á Pedrero un accidente en que tantos la perdieron.

Se formó el proceso del siniestro en San Fernando, al regreso de D. Francisco de Salazar; pero aunque sirvió de base la sumaria instruida en la fragata *Diana*, el largo período trascurrido, y la diseminacion consiguiente de los testigos dificultó la sustanciacion que

hubo de terminarse con algunas irregularidades. El Consejo de guerra que se celebró el 28 de Enero de 1819 bajo la presidencia del teniente general Don Pedro Ristori, admitió los descargos del comandante del navío que declaraba no haberlo abandonado hasta el punto de ser inevitable su pérdida, y esto con el fin de disponer exteriormente el ordenado salvamento de su tripulacion, y dictó la sentencia: «Que el expresado comandante y sus subalternos llenaron exactamente su obligacion, sin que este incidente deba servirles de nota contraria á su opinion y fama, ni de atraso en sus ascensos posteriores.»

Extraño parece que hallando este Consejo elogios para todos, no hiciera mencion especial de la heróica conducta de Lizarza y sus compañeros.

~~~~~~~~~~

En los dias inmediatos á la catástrofe del navío se registró con insistencia el lugar donde quedaron sus anclas, con la esperanza de extraer alguna parte de los caudales del ejército y la escuadra que se hallaban depositados en el buque. Los buzos extendieron sus investigaciones en un círculo de radio considerable sin alcanzar más que algunos fragmentos calcinados y el fondo de un saco con 19 pesos.

Mucho tiempo despues, en 1847, una compañía de norte-americanos que, por lo visto, habia tomado mejor sus medidas, solicitó permiso para explorar con aparatos submarinos el fondeadero del *San Pedro Al-*
~~~~~~~~~~

cántara y fué tan afortunada que cargó en breve una goleta con ferreria, cobre y no poco numerario. Al paso de aquella por San Thomas, el comandante de marina de Puerto-Rico, D. Pedro Pablo Cagigao adquirió algunos objetos que, remitidos al jefe de escuadra D. Casimiro Vigodet, fueron regalados por este señor al Museo naval, donde figuran bajo una urna de cristal, con el núm. 599. Los pesos mejicanos, bastante bien conservados, se han adherido fuertemente á los pernos y balerío del buque, en los 32 años que permanecieron en el fondo de la mar, haciéndolo tambien á este curioso grupo, conchas y plantas marinas.

FERNANDO VII.

Poco antes de los acontecimientos que en 1808 dieron lugar al levantamiento de la nacion, y como una de las medidas que entraban en el plan preconcebido de privarla de sus fuerzas y recursos, se dispuso, de apremiante manera, que la escuadra surta á la sazon en Cartagena, al mando del general Valdés, pasase á Tolon, donde encontraria instrucciones. Este general salió en efecto del puerto, pero penetrando los intentos poco nobles de la comision á que se le destinaba, con riesgo propio, se decidió á tomar el de Mahon, alegando escasez de víveres y pertrechos. Resolucion fué esta que produjo su inmediato relevo, reiterándose á su sucesor la órden de proseguir, sin

demora alguna, la navegacion á Tolon; mas tampoco éste la cumplió, conservando por ello á su patria los navíos que sin escrúpulo pensó agregar á los suyos, el que en árbitro y disponedor de las naciones se habia erigido.

El navío *Fernando VII* de 114 cañones, llamado antes *Reina Luisa*, fué uno de aquellos buques. Mandado por el brigadier D. Manuel de Posadas pasó á Gibraltar en 1810 y de regreso á Mahon, en conserva con el *Cárlos* y otro navío inglés, sufrió un fuerte temporal del E., que dilató hasta 27 dias la travesía, produciéndole en los capeos una via de agua considerable que no se pudo descubrir, aunque á la llegada al puerto se desarmó por completo el buque.

En 1815 se pensó en enviarlo á Cartagena para hacerle carena de firme, prévios los reparos indispensables para esta corta travesía. Los que se hicieron en la parte más baja, disminuyeron el agua hasta una pulgada por hora, cantidad que se creyó de poca importancia, y que, por otra parte, no podia intentarse abreviar, pues al descubrir los cosederos con un gran pendol, se habia rendido el palo mayor por el tercio alto. Esta avería se remedió con una rueca, y armado el navío, se le embarcaron dos oficiales, un piloto, 40 hombres de mar y maestranza y 60 de tropa del regimiento de Nápoles, tripulacion, cuyo número, prescindiendo de la calidad, era insuficiente para ejecutar una virada, pero que no habia posibilidad de aumentar. La galentería del Comodoro americano que mandaba la escuadrilla del Mediterráneo, facilitó un

suplemento impensado, pues debiendo hacer el mismo viaje á Cartagena con la fragata *United States*, se brindó espontáneamente, no solo á convoyar el navío, sino tambien á facilitarle un oficial, dos guardias marinas y 60 buenos marineros.

Aceptado el ofrecimiento, salió el *Fernando VII* al mando del capitan de fragata D. Vicente de Lama y Montes, el 4 de Diciembre, al mismo tiempo que lo hacian la citada fragata americana, la corbeta de la misma nacion *Ontario* y el navío inglés *Boyne*, de la insignia de lord Exmouth, con un tiempo apacible que prometia feliz navegacion.

El *Fernando* y la fragata se separaron de los otros para pasar al Sur de la isla Cabrera, conservando el tiempo favorable hasta el 6, que cambió el viento al NO. con mucha fuerza y mar. El navío balanceaba violentamente, padeciendo mucho el aparejo, así por esta causa como por el mal estado de las jarcias que faltaban con frecuencia, lo que, visto por el Comodoro, envió un bote de la fragata con cabullería y motones, auxilio de gran oportunidad, pues declarado el temporal en la misma tarde, sirvieron para remediar el desarbolo del mastelero de sobremesana, acaecido ya con tres rizos en las gavias.

La fuerza del viento fué terrible el dia 7; se habian echado en cubierta los masteleros y vergas de juanete, pero aun con este alivio balanceaba el *Fernando* de tal suerte, que se temia por momentos que el palo mayor viniera abajo. Al anochecer se cerró la capa con velacho y mesana, habiéndose desfondado la

gavia. El Comodoro tomó á las ocho la vuelta del N. disparando un cañonazo é izando la señal de imitacion al navío, que contestó con la de imposibilidad, hecha con consulta de todos los oficiales y en vista del estado del palo mayor, cuya meca se habia aflojado. La fragata no vió sin duda, esta señal, ni oyó probablemente los cañonazos que disparaba el navío, por hallarse á barlovento. Siguió su vuelta, perdiéndose de vista al poco tiempo, con sentimiento de los del *Fernando*, cuya situacion se agravaba por momentos.

El calafate participó á media noche que el agua aumentaba repentinamente, habiendo entrado treinta pulgadas en quince minutos, y en efecto, se descubrió bien pronto que si antes bastaba una bomba para achicar la bodega, lo conseguian entonces con dificultad las seis con que contaba el buque, y esto empleando toda la gente.

El dia 8 se reunió junta de oficiales para acordar lo más conveniente, reconocido ya que el agua debia proceder de un tablon aventado en los fondos. Como primeras providencias, se dieron al palo mayor todos los aparejos reales; se echaron al agua 13 cañones de la batería del combés y la cuarta ancla, y se repararon las bombas con las piezas de respeto. No tardó empero en inutilizarse una por completo y gastado el cuero, rotas las chavetas y herrajes de las otras, sin fragua ni elementos con que componerlas, ganando siempre el agua en la bodega, y en fuerza el temporal sin que las tuviera ya la tripulacion, que no habia go-

zado un instante de reposo, que se decidió por unanimidad arribar sobre la costa de Africa.

Puesta la proa al Sur, se descubrió una fragata de guerra á larga distancia, y en la inteligencia de que pudiera ser la *United States*, se le hicieron señales de auxilio, disparando un cañonazo cada cuarto de hora; mas aunque á su vez disparó uno, enseñando una luz, siguió su rumbo la dicha fragata, perdiéndose en el horizonte. El navío volvió entonces á tomar el de Berbería, creciendo siempre el agua en la bodega, á medida que las bombas estropeadas dejaban de extraerla. Muchos hombres cayeron extenuados por el trabajo, entre ellos el segundo comandante D. José Cárlos de la Fuente, teniente de fragata, que dando ejemplo á sus subordinados, agarrado al cigüeñal, sufrió una fuerte contusion en el pecho.

El dia 9 al amanecer se descubrió la costa de Africa á 18 ó 20 millas de distancia, demorando el cabo Bujia al SO. La influencia de la tierra calmó el viento, cambiándolo al SO., ó sea precisamente á la direccion contraria á la del *Fernando*; sin embargo, la proximidad de la playa reanimó á los tripulantes á seguir el trabajo de dos solas bombas que quedaban útiles, mientras se bordeaba para salvar la distancia.

El 10, á las cinco de la tarde, habia subido el agua en la bodega á la altura de 9 pies 4 pulgadas, pero se habian acercado mientras tanto hasta 6 millas de cabo Bujia, y considerando la junta de oficiales que no debia perderse momento, se verificó el embarco en los botes, empezando por las mujeres, niños y

pasajeros, que en número de 19 habian salido de Mahon; siguió la tripulacion, alternados españoles y americanos, sin más equipaje ni ropa que la puesta, quedando, hasta el último momento con el comandante, el piloto y el teniente americano. Cuando estos salian se inclinaba la proa del navío, sumergiéndose lentamente: al pisar la tierra habia desaparecido.

El comandante hizo los mayores elogios de la serenidad, órden y actividad con que españoles y americanos trabajaron á porfía en el peligro, y por su lado el teniente G. B. M. Culloh, que mandaba los últimos, participó á su Comodoro el suceso, encomiando la sangre fria del comandante, sus acertadas disposiciones, y la disciplina del buque.

Este parte, que con el diario del mismo oficial, fué remitido al jefe de marina del departamento de Cartagena por el Comodoro Shaw, expresa que la violencia del temporal fué inusitada; y para dar idea de su fuerza, así como para confirmar la opinion del oficial, añadia como *post data* (1), que una de las mejores corbetas de los Estados-Unidos y una goleta cañonera, mandadas por oficiales activos, habian desarbolado en el mismo temporal.

La tripulacion del *Fernando* tuvo aun que sufrir

---

(1) To give your Excellency some idea of the Gale, as well as to confirm the opinion of the United States officer, I have to inform you that one of our best found corvettes, and a good sea boat with an active commander has been dismasted in the same Gale.

nuevos trabajos en la tierra que habia alcanzado. Apenas reunida en la playa, se vió rodeada por el populacho de Bujía y los guardias del Dey de Argel, que la condujeron á la poblacion para encerrarla con centinelas de vista en varios aposentos. A las reclamaciones del comandante, apoyadas por el cónsul de España, se contestó que los americanos quedaban en libertad de embarcarse, mas que los españoles continuarian en prision, habiendo resuelto del Dey conservarlos en rehenes, por el apresamiento de un bergantin suyo, que se hallaba en Cartagena.

En efecto; este bergantin, nombrado *el Nuevo*, habia sido apresado cerca de la torre del Estacio por la escuadrilla americana, que lo condujo á Cartagena. El gobierno dispuso su retencion hasta decidir la legitimidad de la presa; y como resultase haber sido hecha despues de un combate en aguas territoriales de España, se pidió satisfaccion al gobierno de los Estados-Unidos.

El Dey no dió libertad á la tripulacion del *Fernando* hasta que, terminadas satisfactoriamente las negociaciones, se le devolvió el bergantin en Mayo de 1816.

El Consejo de guerra, para juzgar la pérdida del navío, se celebró en Cartagena el 21 de Junio, bajo la presidencia del comandante general del departamento D. José Adorno, y dictó sentencia absolutoria.

El navío *Fernando VII* fué botado al agua en Ferrol en 1791: posteriormente se dió este mismo nombre á otro de 74 cañones, construido en San Pe-

tersburgo en 1813, que pertenecia á la escuadra que se compró al gobierno ruso en 1818.

En el Museo naval, sala de arsenales, se conserva con el núm. 163 uno de los faroles de popa del navío *Fernando,* comprendiendo el dicho número un cuadro que representa al mismo navío en el acto de irse á pique en la ensenada de Bujía. Tambien puede verse el modelo del tajamar del navío en el Museo, sala de Colon, núm. 230.

1816.

SEGUNDA CANTABRIA.

En 1815 las fuerzas navales con que contaba el apostadero de Veracruz estaban reducidas al bergan- *Saeta* y á la goleta *Cantabria*, en constante crucero para proteger á las embarcaciones del comercio contra los corsarios que infestaban el Seno mejicano. Este servicio, peligroso en la estacion de los Nortes, habia causado repetidas averías á la goleta, cuyo comandante, teniente de fragata, D. Antonio Valera, expuso á mediados de 1816, que su buque no podia continuar en la mar sin reparaciones que habian llegado á ser indispensables así en el aparejo, destrozado por los tiempos, como en el casco, que hacia agua.

Sus instancias fueron atendidas, determinando el jefe del apostadero la carena del buque en Tlacotalpan, para la que embarcó en Veracruz los materiales necesarios, y caudal para el pago de jornales, y con

estos preparativos y un práctico del rio Alvarado, dió la vela en la madrugada del 9 de Junio, con tiempo despejado y brisa fresca. La tarde del mismo dia presentó las circunstancias más favorables para pasar la barra de aquel rio: marea alta, viento fresco en popa y no mucha mar. El práctico decia haber 15 piés de agua en aquel momento, fondo más que suficiente para la goleta que calaba 10 de popa, así que repartida la gente á la maniobra, indicando aquel desde la proa la direccion, se hizo rumbo á la barra con toda vela, andando de 5 á 6 millas con un silencio solo interrumpido por el canto de los timoneles que sondaban.

Llegada la goleta á la medianía de la boca del rio, chocó violentamente en una piedra (1), sobre la que quedó atravesada por los golpes de mar, que siguieron golpeándola. El aparejo era, más que útil, perjudicial en tal situacion, así que se aferró como primera providencia, echando despues al agua la lancha, única embarcacion del buque. Este se hallaba sobre la barra, sacudiéndolo la mar con terrible fuerza que amenazaba destrozarlo, con tanta más facilidad, cuanto que, segun se ha dicho, los fondos no estaban nada buenos, y en comprobacion de estos temores empezaba á introducirse el agua en la bodega en cantidad alarmante. Mientras una parte de la tripulacion acudia á

---

(1). En este mismo sitio varó en 1862 la goleta de hélice de guerra inglesa *Plover*, que salió con el auxilio del vapor español *Guadalquivir*.

las bombas, se ocupaba el resto en alijar pesos altos y en picar los palos, á tiempo que un golpe de mar más levantado que los anteriores suspendió la goleta, sacándola de la barra en direccion afuera la corriente del rio. Ganando el agua sobre las bombas, se vió entonces que los fondos estaban deshechos y que el buque se sumergía por instantes, observacion que hizo abandonar todos los trabajos para emprender el de formacion de balsas con la tablazon dedicada á la carena.

El comandante mandó atracar la lancha y ordenó el embarque de la gente designando por sí mismo el número que habia de hacerlo en la embarcacion y en las jangadas, negándose á complacer á los que se hallaban en la primera, que le suplicaban ocupase el sitio que para él tenian reservado. Obstinábanse los marineros en no desatracar sin su jefe, que decididamente manifestaba seria el último en abandonar su goleta: la tripulacion toda gritaba «el comandante, el comandante que no sabe nadar! » sin conseguir variar su resolucion y cada instante perdido descendía la *Cantabria* al abismo. Un marinero llamado Pedro Finol, quiso acelerar el término de aquella escena interesante y colocándose silenciosamente tras de Valera, que desde la borda hablaba, le empujó bruscamente tirándose tras él á la lancha, que sin esperar otra cosa largó la amarra, bogando hácia tierra con solo dos remos que se habian recojido.

El comandante, afectado por aquella prueba del verdadero interés de sus subordinados, concibió el pro-

yecto de volver en la misma embarcacion á buscar el resto del equipaje, idea generosa que no pudo realizar, porque siendo ya noche cuando ganaron la playa, no pudieron evitar la resaca que destrozó la lancha, si bien todos cojieron tierra. Llegados á la poblacion de Alvarado, pidieron auxilio de embarcaciones al comandante de armas, que proporcionó dos piraguas, pero no antes del amanecer llegaron á la boca del rio.

Durante el viaje de la lancha se fué á pique la *Cantabria*, tumbando en el fondo, pero quedaron felizmente fuera del agua los extremos de los masteleros. Las jangadas, hechas con precipitacion habian sido destruidas por la mar contra el costado, conservándose una sola, de remos y cuarteles, así que al débil apoyo ofrecido por las espigas de los masteleros, acudieron cuantos se hallaban á bordo, pasando allí la noche más angustiosa de su vida. Algunos intentaron ganar á nado la playa y perecieron en la barra; otros, olvidando su propio sufrimiento, ayudaban á los que, faltos de fuerzas no podian sostenerse colgados, y en esta disposicion, extenuados, pero mostrando una vez más el espíritu de humanidad, abnegacion y compañerismo que tan arraigado tiene el marino español, fueron encontrados 23 hombres por los piraguas. Contribuyó á salvarlos de aquella situacion insostenible el palo mayor que, sentido por los golpes de hacha que recibió cuando se intentaba picarle, acabó de partirse con la marejada hácia la media noche y quedó flotando sujeto por el estay.

Tres dias despues, ó sea el cuarto del naufragio,

apareció en la costa, 15 millas al E. de la barra, la jangada que faltaba, con cuatro marineros que, más que esto, espectros parecian. Necesario fué sujetar á estos infelices, imponiéndoles un régimem severo, porque con tal ánsia se arrojaban sobre los alimentos y muy particularmente sobre el agua, que hubieran perecido saciando su apetito.

En Alvarado se pasó lista á la tripulacion de la *Cantabria* y solo ocho individuos dejaron de responder al llamamiento, pérdida sensible pero corta, si se atiende á las circunstancias del siniestro, y á que en aquellas aguas pululan los tiburones.

El comandante, por voto unánime del consejo de guerra, reunido en la Habana el 10 de Agosto, bajo la presidencia del comandante del apostadero, D. Pedro Acevedo, fué absuelto de todo cargo, sacándose del proceso tanto de culpa para formar el del práctico, acusado de ignorancia.

ATOCHA.

La noticia recibida en la Habana en Junio, de haber sido apresado el falucho *San Fernando* en el canal viejo de Bahama, despues de herido su comandante, en el combate que sostuvo contra seis buques insurgentes de la division de Bolivar, y la de haber varado y volado la goleta *Galga*, perseguida por los mismos, causó profunda impresion en el comercio de aquella plaza, que suponia libre, por entonces, de las depre-

daciones de aquellos enemigos las costas de Cuba.

Con el propósito de escarmentarlos se dió órden á la fragata *Atocha*, para alistarse con toda reserva para salir á la mar al primer aviso, tan luego se tuviera de la situacion de los corsarios que, al parecer, se habian dirigido hácia el Norte; eligiéndose este buque, que mandaba el capitan de fragata D. Lorenzo Noriega, porque hallándose en recorrida, sin tripulacion y sin pólvora á bordo, era el más propio para desorientar á los que facilitaban á los insurgentes inteligencias de los movimientos del puerto.

El depósito de gente de leva que existia en el arsenal proveyó de dotacion á la *Atocha*, cuya habilitacion adelantaba sin apariencias de premura. El 4 de Julio, habiendo recibido órden el contramaestre para *asear con alquitran las cintas*, segun se hacia en aquella época, contrariado por la tardanza de la lancha, comisionada desde el amanecer para conducir arena, sobre la que se habia de calentar el betun, segun expresa prevencion del comandante, creyó dar prueba de celo anticipándose á practicar la operacion en el fogon del equipaje en la persuasion de que su presencia en aquel sitio alejaba todo peligro. Mas sucedió que al apartar el caldero, valiéndose de un cabo pasado por la escotilla de cubierta, se ladeó un tanto aquel, cayó parte del contenido en el fogon, con lo que inflamado todo y quemado el cabo que sostenia el caldero, corrió el líquido como torrente de lava por la cubierta, y descendió por la escotilla del sollado incendiando á su paso cuanto tocaba.

Eran á la sazon las ocho de la mañana y se verificaba el relevo de la guardia, así que la tropa toda, los oficiales y el comandante, que salió de su cámara á la voz de fuego, acudieron presurosos á la batería, procurando atajar con lampazos y cois la corriente del líquido, mientras desde cubierta jugaba el bombillo de incendio; pero las llamas, con pasmosa rapidez, invadieron el sollado, subiendo á la par por la escotilla de cubierta á las jarcias y velámen del palo trinquete. Los que se encontrában por la cara de proa del fogon se vieron en el momento incomunicados. Los piés desnudos de los marineros encontraban por do quiera el betun inflamado y no les quedaba otro recurso que arrojarse al agua por las portas. A popa procuraban los oficiales que no fuera imitado este ejemplo, animando aquella tripulacion que ni aun los conocia, y que en mucha parte era ajena á la vida de mar. La seguridad de no haber pólvora á bordo contribuyó más que otro argumento al establecimiento del sosiego y órden en los trabajos.

Vinieron en tanto á compartirlos lanchas del arsenal y de otros buques, con marinería, maestranza y bombas, concurriendo las autoridades superiores del apostadero. Las llamas ganaron terreno, á pesar de todo, desalojando por completo á los trabajadores y envolviendo de popa á proa la fragata.

Quedó esta á merced del viento en la ensenada de Marimelena, tan luego como se consumió el cable, y como la direccion de la brisa la impelia hácia el muelle de Caballería, donde en andana se colocan los bu-

ques del comercio, puede juzgarse del espanto producido por la marcha de aquel inmenso brulote en los buques y la poblacion.

Todos los esfuerzos se dirigieron, pues, á detenerla, empleando entre otros medios el disparar los cañones de las lanchas en la línea de flotacion, mas visto que antes de sumergirse ó sumergida ya comunicaria el incendio por la arboladura, un arrojado marinero, de nombre Juan de Lois, subió por la proa entre las llamas y aseguró una cadena á la que aplicaron remolque todos los botes.

Logróse de este modo llevar la fragata al cantil del bajo de Regla, donde se consumió sin que hubiera que lamentar desgracias personales, si bien no fué corto el número de marineros que salieron más ó menos chamuscados.

El Consejo de guerra se celebró en la Habana el 16 de Agosto del mismo año bajo la presidencia del capitan de navío D. Pedro Acevedo, comandante en jefe del apostadero. Visto no existir prohibicion en la ordenanza de calentar alquitran en el fogon y que aun esto se hizo sin conocimiento del comandante: acreditado que este mantenia su buque en perfecta disciplina y que habia dictado las disposiciones más propias para extinguir el incendio, juzgó que no solo quedaba absuelto de cargo sino que era acreedor á ser recomendado á S. M.

Más severo en sus apreciaciones el Consejo de Almirantazgo, opinó, en Junio de 1817, que habian dejado de practicarse en el proceso diligencias muy

sustanciales, y que debia formarse de nuevo hasta obtener la total aclaracion de varias preguntas y cargos que consignaba; que el fiscal de la causa debia ser amonestado y apercibido para el exacto cumplimiento de su deber en lo sucesivo; que debia igualmente decirse al Consejo de generales que S. M. habia visto con desagrado el juicio que formó en esta causa, advirtiendo, por último, á los que fueron vocales de él «que S. M. quiere que en su Real armada se restablezca efectivamente la más rigorosa disciplina, la cual siempre que se relaja consiste principalmente en los jefes y oficiales superiores, sobre quienes ha de fijarse en todos tiempos la atencion del Gobierno, si es que se quieren remediar en su raiz los males que de su inobservancia se originan y que destruyen siempre la verdadera fuerza militar, causa por que jamás debe ser suficiente disculpa para los que mandan, las faltas de sus subalternos, pues que con la más rigorosa disciplina, y con su continua vigilancia las pueden y deben evitar.»

Hasta Setiembre de 1818 no estuvieron concluidas las nuevas diligencias, que tampoco satisfacieron al Almirantazgo: sin embargo, persuadido este de que nada se adelantaria con otras «porque ocurren dificultades insuperables para aclarar los hechos en expedientes que desde un principio no se han instruido con la debida exactitud y claridad, y porque se aumentan las dificultades y dudas cuanto más tiempo trascurre y es mayor la distancia que media entre la Península y los puntos donde ocurrieron,» consultó en 5 de este mes

«que cualquiera que fuere la falta que pudiera haber cometido el capitan de fragata D. Lorenzo Noriega estaba suficientemente purgada con la privacion de mando sufrida desde 4 de Abril de 1816, y que por lo mismo debia declararse así; que el oficial de guardia, por haber permitido calentar el alquitran en el fogon sin participarlo al comandante, sufriera el arresto de 15 dias en un buque, previniéndole al mismo tiempo se aplicase á aprender la ordenanza; y que el contramaestre, como primer agente que contribuyó á la quema, permaneciera embarcado en buque de guerra sin cargo ni mando alguno, con plaza de artillero de mar por seis meses, restableciéndole á su anterior empleo y sueldo concluido dicho término.»

Esta sentencia fué aprobada y cumplida.

La fragata *Atocha* de 40 cañones, fué construida en la Habana en 1789 y aun subsisten sus restos en el fondo de aquel puerto, formando el bajo que lleva su nombre.

TENERIFE.

—

En 1810 se dispuso el armamento en las islas Canarias de una escuadrilla de cañoneras, que habian de construirse en sus puertos con los recursos del país. Se acopiaron en consecuencia maderas y otros materiales, pero las circunstancias de la guerra de la Península no permitieron atender con preferencia á esta obra que, paralizada hasta 1813, hubo de modificarse,

reduciendo la construccion á dos goletas, nombradas *Canaria* y *Tenerife*.

Muchas dificultades hubo que vencer antes de que se hallasen en estado de navegar, lo que no sucedió hasta el 14 de Enero de 1815, que emprendieron ambas su primer viaje á Santa Cruz de Tenerife, donde habian de concluir su habilitacion.

Terminada ya, y siguiendo aun en la rada la segunda, que mandaba el teniente de navío D. José de Lama, en la noche del 3 de Diciembre de 1816 se declaró un temporal del ESE. con mar muy alta, que partió sucesivamente los tres cables de la goleta arrojándola á la playa donde se hizo pedazos. La gente se salvó felizmente, por la circunstancia de no haber ido la *Tenerife* á las piedras que en casi totalidad forman la costa.

1817.

DESCUBRIDOR.

A últimos de Setiembre salio de la Habana para Veracruz el bergantin *Descubridor*, de 14 cañones, y del mando del teniente de navío D. Francisco Javier Quiroga, convoyando la goleta mercante *Veracruzana*. Hicieron ambos buques escala en Sisal, continuando su viaje que nunca concluyó para el primero.

Los tiempos que en el mes de Octubre prevalecieron en el Seno mejicano fueron durísimos, dando pié

las noticias recibidas en varios de sus puertos á creer que habia pasado un huracan en direccion de E. á O. Los Nortes se repitieron con una tenacidad y violencia extraordinarias, empeñando en la costa del S. á la mayor parte de los buques que intentaron tomar el puerto de Veracruz, siendo uno de ellos la misma goleta *Veracruzana*, que naufragó el 7 en la playa de Goazacoalcos.

Todas estas circunstancias hicieron temer la pérdida del *Descubridor*, de que no se recibian noticias, y confirmó tan triste suposicion la llegada á aquel puerto de la goleta mercante *Santa Ana,* cuyo capitan y tripulantes declararon haber sufrido un temporal violento que empezó por el SO. y dió la vuelta á la rosa el 30 de Setiembre, encontrándose en latitud Norte 20° 22′ y longitud Oeste 89° 10′. Capearon con la mayor en el triángulo por espacio de cinco dias, al cabo de los cuales se fijó el viento al Norte con una furia que les obligó á correr dos dias más. El 10, habiendo abonanzado, descubrieron en latitud 19° 15′ N. y longitud 87° 7′ O. un bote abandonado; poco despues un buque sumergido en que rompia la mar, y más adelante un palo que parecia de goleta.

Estos pormenores no dejaron ya lugar á duda sobre la desgraciada suerte del *Descubridor*. Nada volvió á saberse de él ni de ninguno de los que lo tripulaban, que eran, á más del comandante, siete oficiales y 112 artilleros y marineros.

1818.

IFIGENIA.

Uno de los buques salidos de Cádiz para América en Febrero de 1815 formando la expedicion de Morillo, fué la fragata de 38 cañones *Ifigenia*, mandada por el capitan de esta clase D. Alejo Gutierrez de Rubalcava, que tomó parte en todas las operaciones de la escuadra de Enrile y muy principalmente en el bloqueo de Cartagena de Indias, sostenido por ella hasta la rendicion de la plaza.

Empleada despues en constante servicio por espacio de tres años en aquellos mares, llegó á necesitar imperiosamente una carèna, determinándose en consecuencia su regreso á Europa desde Veracruz, en cuyo puerto se hizo una ligera recorrida de calafates.

El 26 de Enero dió la vela con tiempo favorable, conduciendo dos millones de pesos y una valiosa cantidad de grana, siguiendo la navegacion sin accidente por algunos dias; mas no tardó en cambiar el aspecto de su viaje, sucediéndose con obstinacion vientos tempestuosos que hubo que capear.

En el primero empezó ya á notarse algun agua que aumentaba con desigualdad, y que al parecer tenia orígen en dos partes distintas, aunque no en cantidad que pudiera inspirar recelo. Al tercer dia de capa se observó que las costuras se iban aventando, principalmente por la proa, y que las cubiertas, baos y tranca-

niles tenian extraordinario juego, en términos de partirse uno de estos en el pasamano de estribor.

La situacion era crítica; del reconocimiento verificado por la maestranza resultó encontrarse partido un tablon de regala y el agua en aumento, al paso que arreciaba el temporal. Se atortoraron los costados y la proa con calabrotes, siguiendo la capa con vela proporcionada hasta el dia 12 en que abonanzó el tiempo. Vióse entonces desprendido el segundo tablon de la cinta de la mura de babor por una de sus cabezas, novedad que se juzgó de la mayor consideracion, y aunque se sujetó por de pronto con tojinos clavados á las tablas inmediatas, el comandante reunió junta de oficiales para examinar la situacion.

Fué acuerdo unánime el de arribar á Campeche aprovechando la brisa ya entablada; acuerdo que aprobó Rubalcava, poniéndolo inmediatamente en práctica, con la buena fortuna de llegar el 15 hasta las 4 $^1/_2$ brazas de fondo y 12 millas de distancia del muelle, donde fondeó en el momento de saltar el viente al Norte.

Los peritos que vinieron de tierra al reconocimiento del buque se admiraron de que hubiera resistido á flote tan malos tiempos: los frentes del costado, por dentro y fuera, estaban desmentidos; tronchados los trancaniles, podridas todas las costuras y con movimiento la pernería, que no aguantaban ya las ligazones. En una palabra, la *Ifigenia* fué declarada en estado completo de inutilidad.

Con esta sentencia se procedió al desembarco de los caudales y efectos y al desarme total del buque.

cuyo vaso se sumergió más adelante formando el bajo que hoy designan las cartas con el nombre de *Ifigenia.*

Este buque fué apresado á los franceses en el Mediterráneo por la escuadra del mando del general Lángara en 1793, y sirvió desde entonces en la marina de España. Mandándolo ya Rubalcava en 1814, sufrió un temporal en la Coruña, de que no se creyó escapara, llegando su situacion á tal extremo, que salió el pueblo al muelle en rogativa implorando la misericordia divina en favor de la tripulacion. Esta y las acertadas disposiciones del comandante salvaron al fin la fragata, no sin haber tenido que picar los palos.

AMISTAD.

—

Goleta que naufragó en la barra del rio Magdalena el 5 de Julio, ahogándose su comandante, el alférez de navío D. Manuel Zaragoza y muchos de los tripulantes. Ha sufrido extravío el expediente y se ignoran los pormenores de este siniestro.

EUGENIA.

—

Estando afecta al servicio de correos entre la isla de Puerto-Rico, las demás Antillas y el continente la goleta *Eugenia*, de dos cañones, mandada por el segundo piloto de la Armada D. Francisco Gomez, en uno de sus viajes á Costa-Firme, se hallaba próxima á la ensenada de la Aguadilla el 13 de Agosto, y en la tarde empezó á formarse una de las turbonadas que

tan comunes son en aquellos mares y cuyas apariencias suelen engañar á los más experimentados marinos. Esta presentaba malísimo cariz, levantándose con lentitud hasta cubrir todo el fronton de la isla; la brisa calmaba poco á poco, comunicando á la goleta muy escasa velocidad, pero hácia la una y media empezaron á caer las primeras gotas de una espesa lluvia con que se iniciaba la proximidad de la turbonada, y como medida de precaucion se aferraron el trinquete y el velacho, quedando el buque dispuesto para recibirla con solo el foque y un tercio de la mayor.

Esta vez no se habia equivocado el ojo práctico del comandante; el viento refrescó de tierra con rachas muy duras, que hicieron necesario arriar ambas velas, dejando los bolsos, y cuando esperaban con esta precaucion salir en breve del radio de accion de la turbonada, dejóse oir un ruido desusado que dejó suspenso el ánimo de los marineros y envuelta la goleta en un remolino zozobró instantáneamente.

Dicha fué que la rapidez de su movimiento alejase del buque á la manguera tan luego como lo sumergió, quedando entre dos aguas y asomando el costado que fué de barlovento. La mar estaba llana, y ofreciendo el casco en aquella situacion una esperanza, aunque momentánea, á los que lo tripularon, á ella se acogieron, con la satisfaccion, en medio de su desgracia, de contarse todos, á excepcion del contramaestre, que hallándose en el sollado en el momento de la ocurrencia, quedó sumergido.

Quedaba la tierra á unas cinco ó seis millas de

distancia, segun pudieron ver al despejar la atmósfera, mas no era fácil que pudieran desde allí distinguirlos ni en aquella parte de la costa existia embarcacion, salvo alguna que otra canoa pescadora. Era, pues, angustiosa la situacion de los náufragos, que no hallaban arbitrio para salir de ella: habia marineros, excelentes nadadores, que se hubieran atrevido á intentar la travesía de la playa, larga como era, pero era casi seguro que los tiburones les interceptaran el camino. Uno de aquellos, tras largas deliberaciones, y como último recurso, se ofreció á bucear con un cuchillo para cortar las trincas de un botecito amarrado en la cubierta, consiguiendo su intento tras repetidas bajadas.

La alegría de aquellos hombres al ver subir el bote no puede describirse, y sin embargo mucho les quedaba que hacer para utilizarlo. Pudiendo apenas conservarse en el escaso apoyo ofrecido por el costado resbaladizo de la goleta, procedieron con ardor á adrizar la embarcacion, que venia con la quilla hácia arriba; despues á achicarlo, valiéndose de los gorros y zapatos, coronando el buen éxito su constancia y el penoso trabajo de cuatro horas.

Dos remos rescatados igualmente concluyeron los preparativos; embarcó el comandante con cuantos pudo contener el bote, y llegando á tierra regresó prontamente acompañado de dos canoas de pescadores, en que se salvó el resto de la tripulacion, si bien dos marineros que habian sufrido fuertes contusiones fallecieron pocas horas despues.

1819.

SAN TELMO.

—

Las repetidas reclamaciones de las autoridades de nuestras provincias del Pacífico por el envío de fuerzas navales con que tener á raya las que habian reunido y organizado los insurrectos del Perú, desatendidas por la lastimosa decadencia de la marina, hubieron de recordarse por el Gobierno á principios de este año, con vista de las noticias, cada vez más aflictivas que llegaban de aquellos remotos países. Se ordenó entonces al departamento de Cádiz que con toda premura se alistasen los buques disponibles para que, formando division, saliesen en el menor tiempo posible para el mar del Sur.

Los designados como de mejores condiciones fueron, el navío *San Telmo* de 76 cañones, construido en Ferrol en 1748 y cuyos fondos se suponian en mal estado; el *Alejandro* de 74, del que bastará decir pertenecia á la famosa escuadra comprada á Rusia, de que tendremos ocasion de ocuparnos; la fragata *Prueba* de 34 y una ó dos mercantes para trasporte de tropas.

Designados tambien los jefes que habian de mandar los navíos y la division, de entre los más reputados en la armada, causó no poca mortificacion en el centro directivo de esta, la insistencia con que uno tras otro renunciaban la honra ofrecida, alegando causas de sa-

lud ú otras no menos atendibles. Llegaron á adoptarse medidas de severidad desusada con estos jefes cuyo móvil se interpretaba desfavorablemente, obligando por medios que habian de acallar toda observacion, á que los últimamente nombrados se encargasen del mando de los referidos navíos, sacrificando en aras de la disciplina el bien más caro que la vida, la reputacion, que no podia menos de estar comprometida en vasos más propios para leña que para sustentar en la mar el pabellon.

De este modo arboló en el *San Telmo*, el brigadier D. Rosendo Porlier, la insignia del mando de esta division desgraciada.

El 11 de Mayo salieron de Cádiz los buques, advirtiéndose á los pocos dias de navegacion en el *Alejandro*, que no le seria posible continuarla. Siguió sin embargo unido hasta cortar la equinocial, en cuyos dias, aumentada el agua que hacia por los fondos, ofreció sérios recelos su estado, determinándose por consecuencia un escrupuloso reconocimiento de la maestranza, que dió por resultado la órden del jefe para que arribase al mismo puerto de Cádiz, que tuvo la suerte de cumplir.

Entrados los demás buques en la region de los variables del Sur, encontraron tiempos tempestuosos que los separaron.

La *Prueba* llegó al Perú sin incidente notable: la fragata mercante *Mariana* fondeó tambien en el Callao el 9 de Octubre: por ella se recibieron las últimas noticias del *Telmo*. Al separarse de él el 2 de Setiembre

observó que tenia averías en el timon, en el tajamar y en la verga mayor, averías que al parecer del capitan no podian remediarse con tiempos tan duros como los que habia encontrado.

Por mucho tiempo se esperaron noticias de Rio Janeiro suponiendo la arribada del navío. ¡Esperanza vana! Aquel debió terminar su carrera en la tremenda mar del cabo de Hornos, sepultura tambien de todos sus tripulantes.

A 644 ascendian estos, segun el estado de la salida del puerto, componiendo la plana mayor:

Comandante, el brigadier, D. Rosendo Porlier (1).
Capitan de navío, D. Joaquin Toledo.
Idem de fragata, D. Bartolomé Roso.
Teniente de navío, D. Juan de Pascual y Ayesta.
Idem, D. Francisco Javier Chacon.
Idem, D. Juan Diaz Maqueda.
Idem de fragata, D. Antonio Roso.
Alférez de navío, D. José Carreño.
Idem, D. Juan Cuevas.
Idem de fragata, D. Manuel de Salas y Corones.
Idem, D. Antonio Vial y Bácaro.
Idem, D. Francisco Alvarez Sotomayor.
Idem, D. Leandro Baldasano.

---

(1) Personas de cuyo crédito no podemos dudar nos han asegurado que la conviccion de Porlier sobre la suerte de su navío era tan profunda, que al despedirse en Cádiz de su íntimo amigo el capitan de fragata D. Francisco Espelius, le dijo: «á Dios Frasquito: probablemente hasta la eternidad!»

Contador, D. José Rodriguez Florez.
Capellan, D. José Medina.

Pasajeros.

Oidor, D. Manuel Asensio.
Capitan de artillería, D. Joaquin Pesucho.
Idem, D. Bartolomé Modenes.

CONSULADO.—GUIA.

Por órden del virey de Méjico, conde del Venadito, salió de Veracruz el 17 de Diciembre el bergantin goleta *Consulado*, de 14 cañones, al mando del teniente de navío D. Cipriano Mauleon, para cruzar sobre Tabasco y la Laguna, donde se decia haberse presentado corsarios que molestaban á los buques de comercio. El bergantin recorrió la costa hasta Campeche sin recibir confirmacion de la noticia, y dando la vuelta hácia el puerto de la salida, segun sus instrucciones, observó el comandante las señales que con fijeza predicen en el Seno mejicano la aproximacion de los Nortes, tan violentos en la localidad, y cuyas consecuencias fatales ocupan algunas páginas en esta relacion de los siniestros de nuestra marina, y han sido igualmente experimentadas por las de otras naciones.

Mauleon era práctico en el Seno, el cáriz le hizo conocer la proximidad del peligro, que trató de eludir, forzando de vela para tomar el puerto de Veracruz, de que distaba muy poco, siendo tan fundado su cálculo,

que á la una de la madrugada del 30 de Diciembre doblaba la punta del Soldado; pero en este momento, separado solo algunas brazas del fondeadero, saltó el Norte con violencia irresistible, arrojando al *Consulado* sobre el bajo fatal de los Hornos, tumba de tantos buques y tantas vidas.

Los de guerra amarrados al socaire del castillo de San Juan de Ulua, vieron distintamente embarrancar al *Consulado*, y los cañonazos de auxilio de este noticiaron su desgracia á la poblacion de Veracruz, que con las autoridades del puerto acudió á la playa inmediata. Ni unos ni otros podian intentar socorrerle, que hubiera sido temeridad inútil exponer una embarcacion en aquella rompiente, y hubieron de entretener la impaciencia general con que esperaban la venida del dia preparando cabos, vestidos y cordiales, con que acudir al salvamento de los náufragos que llegaran á la playa.

Al amanecer, con no haber trascurrido más que cuatro horas escasas desde la varada del bergantin, solo se descubrieron fragmentos menudos de su casco, en la rompiente ó en la playa. El cadáver de su comandante y 30 más, horriblemente mutilados, flotaban en la resaca ó eran arrojados por ella, luchando aun algunos para vencer su fuerza. Hasta 20 fueron sacadas con vida, resto de aquella tripulacion que el dia antes buscaba los enemigos de su patria.

El cuadro que en primer término queda bosquejado comprendia en sus horrores toda la extension del puerto; cuatro buques mercantes españoles perdidos en diferentes puntos hacian inútiles señales de socorro,

siendo despedazados por la mar, como el *Consulado* á la vista de la poblacion. Los de guerra trabajaron toda la noche reforzando las amarras y calando vergas y masteleros, precauciones que con el abrigo del castillo no bastaron para librarlos de graves averias y desgracias personales.

A las ocho de la mañana garraron las anclas del bergantin *Voluntario*, que se fué sobre la goleta *Guia*, destrozándola el costado y quedando sobre sus cables que cortó con la quilla, yendo la goleta á zozobrar sobre el bajo del Pastelillo. Parte de su gente se salvó en el bergantin en el momento del abordaje; otra pereció con el buque.

Los bergantines *Saeta* y *Vengador* y la goleta *Belona*, amarrados al abrigo del baluarte San Crispin chocaron entre sí haciéndose mútuas averias, y el *Voluntario* varó por último en la zapata del castillo haciendo mucha agua.

Catorce horas duró el temporal, causante de estas desgracias, con una violencia que calificaron de extraordinaria los prácticos, asegurando, en su opinion, que ninguna de las amarras hubiera resistido la continuacion de aquel periodo.

Formada sumaria por el jefe del apostadero, para esclarecer la conducta de los comandantes y tripulaciones de los buques, se comprobó que todos habian cumplido con su deber. El número de personas del *Consulado* y de la *Guia* que perecieron, comprendidos oficiales é individuos de todas clases, se estimó en 120. por las listas y declaraciones; de estos no aparecieron

en la playa más que las 31 ya expresadas, que con los honores militares correspondientes al comandante, fueon enterrados en la iglesia de la boca del rio.

Tambien se formó expediente separado sobre el naufragio del bergantin, con las declaraciones de los 20 que llegaron á salvamento; más sea porque en el lastimoso estado en que se hallaban no pudieran extender sus explicaciones, por la notoriedad misma del suceso, ó por la muerte de aquellos á quienes correspondia el descargo de responsabilidad, no llegó á verse en consejo de guerra.

Los declarantes estuvieron contestes en que al estar sobre la punta del Soldado, saltó repentinamente el Norte con gran furia y aunque fondearon ambas anclas, en menos tiempo que se dice, partieron los cables y se halló el bergantin sobre los Hornos haciéndose pedazos. Ni el haber picado los palos impidió que el bergantin se abriese, sumergiéndose el costado de babor. Alguna gente pudo cojerse al opuesto, desde donde oian la voz del comandante, que montado en la botavara mandaba hacer jangadas. Cuando se hundió aquella percha lo vieron aun algunos en el agua asido á un gallinero. Esto es cuanto sabian, aparte de la lucha individual que emprendieron con las olas. Puede conjeturarse, sin embargo, que en cuanto lo permitiera la reventazon, se tomarian providencias para evitar el desgraciado fin que cupo á casi todos sus tripulantes, por más que sea cosa sabida entre los navegantes que á este bajo de los Hornos pueden aplicarse las palabras del Dante: ***Lasciate ogni speranza voi ch'entrate.***

1820.

FAMA.

Nombrado para el gobierno de Cádiz el teniente general de la armada D. Cayetano Valdés, salió para su destino, del puerto de Cartagena, el 31 de Marzo en la corbeta de 26 cañones *Fama*, que mandaba el capitan de fragata D. Casimiro Vigodet.

En menos de 48 horas llegaron á la boca de la bahía, habiendo pasado el Estrecho con SE. duro y cerrazon, aproximándose para pedir práctico, que ya porque no viese la corbeta por efecto de la calima ó ya por cualquiera otra causa que no está averiguada, no salió.

El comandante, á pesar de conocer bien el puerto y las propiedades del buque, estaba decidido á esperarlo fuera, mas obedeciendo las órdenes del general Valdés, que en el mero hecho de darlas asumia toda la responsabilidad, hizo todos los preparativos para la entrada sobre bordos, tomando las enfilaciones de los bajos, cubiertos á la sazon por la pleamar, y disponiendo el aparejo que dejó reducido á trinquete, gavias, foc y cangreja.

En una de las viradas tocó inopinadamente la *Fama* en el bajo de los Cochinos con tanta violencia, que nadie pudo conservarse en pié, y quedó agarrada en las piedras sin que pudiera sacarla el impulso del aparejo, puesto por delante, ni el de las espías que se ten-

dieron. Para alijarla, se desfondó la vasijería, se echó al agua parte de la artillería y por último se picaron los palos, todo sin fruto, para contrarestar la marea vaciante, que no tardó en recostar el buque, lleno ya de agua.

Las embarcaciones de la escuadra del general Cisneros, surta en Cádiz, acudieron al auxilio de la *Fama*, y en ellas se embarco toda la tripulacion al anochecer, no siendo ya prudente la permanencia en el casco, completamente perdido, y del que se salvaron muchos pertrechos en los dias sucesivos.

La corbeta *Fama* era el buque más bonito de su tiempo; se hallaba en brillante estado de policía y disciplina, y estas circunstancias hicieron doblemente sensible la pérdida.

El capitan de fragata D. Casimiro Vigodet, hoy capitan general de la armada, fué absuelto por el consejo de guerra.

LIGERO.

Tras una feliz navegacion desde Cádiz, de donde salió el 19 de Julio, el bergantin *Ligero*, de 18 cañones, mandado por el teniente de fragata D. Juan José Martinez, entró en Puerto-Rico el 10 de Agosto, y volvió á salir el 12, habiendo tomado práctico del canal viejo de Bahama, convoyando á los mercantes *Pájaro* y *Brillante*.

El 16 por la tarde, avalizados con la punta de Maternillos embocaron el canal, arrumbados segun la in-

dicacion del práctico, y á las dos y media de la madrugada varó el *Ligero* en el arrecife septentrional de Cayo Verde, sucediendo igual desgracia al *Pájaro* y libertándose afortunadamente el *Brillante*, que aunque tocó consiguió salvar el arrecife y fondear en el placer.

Los esfuerzos que se hicieron para poner á flote el primero fueron infructuosos; el casco no estaba en buen estado y se desfondó prontamente, tumbando sobre una banda. Sin embargo, se formó una jangada, y con ella y los botes se empezó desde el amanecer á enviar al Cayo gente y pertrechos.

El *Brillante* siguió su viaje á la Habana, llevando la noticia del siniestro, que apenas fué sabido en aquel puerto, cuando salieron los bergantines *Almirante* y *Diligente* en su auxilio.

El 19 llegaron á Cayo Confites, procediendo desde luego á embarcar á los náufragos, con la mayor parte de los cargos y efectos del *Ligero*.

El temor con que el práctico quiso evitar los bajos de la isla de Cuba le hizo dar en los del veril opuesto del canal, ocasionando esta pérdida, en que se declaró libre de cargo al comandante.

1821.

FIDELIDAD.

A fines de 1817 determinó el Gobierno fomentar las islas Marianas, dotándolas de muchos elementos de que carecian. Diéronse al efecto las órdenes al apos-

tadero de Filipinas, donde se preparó la corbeta *Fidelidad*, de 14 cañones, dejándola montados 6, y habilitándola en todo como trasporte para conducir, á más del material de Hacienda y situado de las islas, al gobernador nombrado, D. Manuel Romero de Leis, administrador de rentas, religiosos, artesanos, maestros de oficios para enseñanza de los indios y algunas mujeres.

La corbeta estuvo lista á principios de Agosto de 1821, y salió el 8 de la bahía de Manila, al mando del alférez de fragata graduado primer piloto de la Armada D. José Navarrete. El 22, habiendo pasado sin accidente el freu de las islas Batanes, sufrió un vaguío (huracan), que entre otras averías ocasionó la pérdida del timon y de la mayor parte del espejo de popa.

La *Fidelidad* corrió sin direccion fija á merced del viento por espacio de nueve dias, á cuyo término, despejando los horizontes, se halló á vista de unas islas que reconoció el comandante ser las del Japon. La mejoría del tiempo permitió remediar las averías del aparejo y formar una espadilla con un mastelero, con lo cual se pudo gobernar medianamente y desatracar las costas del Japon.

El 6 de Octubre, de regreso á Manila, se avistó la isla del Corregidor, quedando encalmada por varios dias la corbeta sin poder aproximarse al puerto, en cuya situacion cargó un segundo vaguío, que el buque corrió sin gobierno. A las doce de la noche avistaron tierra por la proa, y el comandante mandó en el momento dejar caer las dos anclas, que no agarraron,

chocando inmediatamente la corbeta en una montaña, donde quedó estrellada.

En este horrible momento perecieron el comandante, todos los oficiales y hasta 95 individuos de los 122 que iban á bordo de la *Fidelidad*, resultando muy mal heridos los 27 que cogieron tierra. De estos el más caracterizado fué el cadete D. José María Fabié, hermano político del gobernador de Marianas, que declaró los pormenores incompletos que quedan relatados.

Así que esta triste nueva llegó al apostadero, se comisionó á la goleta *Mosca*, con algunas cañoneras, para pasar á la isla de Luban, lugar del siniestro. Del exámen de este se dedujo que la corbeta habia chocado contra la falda de una montaña acantilada, cuya menor altura sobre la superficie de la mar era de 25 piés: en ella se veía la señal hecha por el bauprés en la piedra. A la reaccion del choque la corbeta, dejando en aquel sitio la quilla, roda y hasta cabeza de varengas, fué arrojada por la mar sobre un arrecife de piedra á más de un cable de distancia. El codaste y dos trozos de costado, como de á cuatro brazas, aparecieron en una playa mucho más lejana.

No se concebiria, con estas circunstancias, cómo pudo salvarse nadie, si sobre los cálculos humanos no existiese la mano de la Providencia.

ALMIRANTE.

Bergantin-goleta de 20 cañones. Salió de la Habana al mando del teniente de navío D. Ignacio Chacon, el 22 de Noviembre, con órden de cruzar en el canal viejo de Bahama. En la noche del 24 cargó el tiempo del Norte con chubascos, y arrojó al bergantin sobre un cabezo del Cayo Bahía de Cádiz á las cinco de la madrugada. La popa, que tocó primero, se deshizo completamente, quedando el buque sumergido sobre babor, con solo una parte del costado de estribor fuera del agua, que sirvió de asilo por espacio de dos dias á la tripulacion, si bien de ella se ahogaron 25 hombres que fueron arrollados por la mar. Nada pudo salvarse de cuanto el buque contenia.

El consejo de guerra reunido en la Habana el 4 de Enero siguiente, declaró por unanimidad absuelto de cargo al comandante.

PROSERPINA.

En este mismo año naufragó, sin particularidad notable, en la costa de Aguadilla (Puerto-Rico), el bergantin-goleta *Proserpina*, de 10 cañones.

1822.

SEGUNDO SORPRESA.

Recalando al puerto de Cádiz el bergantin-goleta *Sorpresa*, de 7 cañones, al terminar su viaje desde la Habana, de donde habia salido al mando del teniente de fragata D. Joaquin Fosquella conduciendo la correspondencia y caudales, encontró Levante fuerte, y tomando práctico emprendió de vuelta y vuelta la toma del puerto el 17 de Marzo.

A las siete y media de la noche, en los momentos de ir á virar, embarrancó el buque en la costa comprendida entre Rota y Chipiona, tumbando inmediatamente sobre babor, así que ni un cañonazo de auxilio pudo dispararse.

La mar rompia con fuerza sobre la cubierta, amenazando barrer á cada momento los tripulantes, que ateridos de frio pasaron la noche sobre el costado de estribor asidos á los cabos de la maniobra.

Al amanecer descubrieron la playa tan próxima, que la mayor parte se decidió á ganarla á nado; y como de Rota y Chipiana salieron botes en su auxilio, aunque con riesgo inminente se salvaron todos.

El comandante permaneció en la playa en custodia del casco hasta que, pasados unos dias, pudo atracarse y salvar 109.520 pesos en plata, 3.416 en oro y 57 sobornales de grana, sacando tambien algunos pertre-

chos y artilleria cuando la mar hubo destrozado por completo el casco.

LIGERA.

ESCUADRA COMPRADA Á LA RUSIA.

Antes de relatar los incidentes que ocasionaron la pérdida de la fragata *Ligera*, nuevo ejemplar de la abnegacion, de la pericia y de la resolucion de nuestros marinos, es oportuno el conocimiento de las circunstancias que mediaron en la compra de la escuadra rusa, de triste recuerdo, á que pertenecia aquel buque. como demostracion elocuente del aprecio en que se tenia la honra y aun la vida de jefes y oficiales á quienes se exigian imposibles, que imposibles realizaron en más de una ocasion, y que han sido sin embargo objeto de la censura de escritores apasionados.

En el año de 1818 (1), tratándose de enviar una grande expedicion á la América del Sur, personas influyentes y de la inmediata confianza del Rey aconsejaron á este que, entendiéndose con el emperador de Rusia y con su ministro en Madrid, propusiese la compra de cinco navíos y otras tantas fragatas de su Armada; adquisicion que si bien tenia fundada causa en la absoluta falta de buques de guerra en que nos hallábamos para tal empresa y aun para tener á raya á los

(1) Biografía de D. José Vazquez Figueroa, por D. Jorge Lasso de la Vega.

insurgentes, que no solo saqueaban los buques mercantes en la mar, sino que en la confianza de nuestra debilidad bloqueaban nuestros puertos, debia, por razones de evidente conveniencia y necesidad, ser consultado con las personas más autorizadas y competentes de la Armada. Pero el medio que se adoptó para plantear y llevar á cabo este gran negocio, fué enteramente opuesto á tan lógico y natural modo de proceder, pues para nada fué consultada la marina ni su ministro.

Lo era á la sazon D. José Vazquez Figueroa, cuya primera noticia oficial acerca del particular fué un Real decreto autógrafo mandándole se entregase de aquella escuadra, que acababa de llegar á Cádiz conducida desde el Báltico por el contralmirante Muller. Consumada aquella costosa é inútil adquisicion, triste acontecimiento en los fastos de nuestra administracion naval que daba la medida del grado de nulidad é insignificancia á que se habia dejado llegar á nuestra marina, se verificó el acto de entrega el 27 de Febrero del mismo año. El reconocimiento practicado escrupulosamente por los ingenieros de la Armada dió por resultado que el estado de pudricion en general de los buques de aquella escuadra los hacia incapaces para la navegacion, sin contar con el mal estado de su aparejo, sin reemplazo y reducido solo á lo pendiente.

Tan desagradables noticias produjeron, como no podia ménos, un profundo disgusto en el ministro. Grave iba á ser su compromiso presentándose en oposicion contra los que habian persuadido al Rey aquella

compra como útil y ventajosa; pero haciéndose superior á tales contrariedades y desagrados, escuchando solo la voz de su deber y arrostrando toda clase de consideraciones, puso en manos del Rey los partes originales del reconocimiento, manifestándole de un modo claro y explícito su opinion sobre el estado, calidad, utilidad y duracion de los buques de aquella escuadra. Sin duda no se dejó que la verdad prevaleciese y triunfase en el ánimo del monarca, pues á los dos dias (15 de Setiembre), siendo la una de la noche, recibió la órden de su destierro, haciéndole salir antes de amanecer en un coche con escolta, con direccion á Santiago de Galicia y á las órdenes de aquel capitan general. Más tarde tuvo el consuelo de saber que el Rey habia dicho á persona de toda su confianza que solo Figueroa le habia dicho la verdad respecto de aquel negocio.

El siguiente estado, que expresa los nombres y portes de los buques, fecha de su construccion en Arcángelo y San Petersburgo, y fin que tuvieron, demuestra la exactitud de sus apreciaciones (1):

NAVÍOS

Nombres de los buques.	Cañones.	Año en que se botaron al agua.	Fin que cada uno ha tenido.
Lubek, despues llamado *Numancia*. .	74	1813	Este buque se armó y alistó en la Carraca, y bajó á bahía á principios de 1819; volvió al arsenal a mediados de 1820, y en él se deshizo en 1823.

(1) Estado general de la Armada de 1849.

Nombres de los buques.	Cañones.	Año en que se botaron al agua	Fin que cada uno ha tenido.
Nor-Ayde. despues llamado *España*	74	1812	Lo mismo que el anterior.
Dresde, despues llamado *Alejandro I*..	74	1813	Este buque, á mediados de 1819, salió para Lima con la division del brigadier D. Rosendo Porlier; arribó desde la equinoccial por hacer agua, quedó en la bahía de Cádiz hasta 1820 que bajó al arsenal, donde se deshizo en 1823.
Epiphania, despues llamado *Velasco*	74	1813	Este no pudo salir del arsenal desde su entrega por su mal estado, y se deshizo en 1821.
Fernando VII	74	1813	Se habilitó y armó en la Carraca en 1819; practicó una comision en el Mediterráneo y regresando á Cadiz en 1820, bajó al arsenal y se deshizo en 1823.

FRAGATAS.

Patricio, despues llamada *Maria Isabel*.	50	1816	Se habilitó en la Carraca y salió de Cádiz para Lima en Mayo de 1818, y en el mismo fué apresada en el puerto de Talcahuano por los disidentes de Chile: la mandaba el teniente de navío D. Dionisio Capaz.
Mercurio	50	1815	Se habilitó en la Carraca; hizo una corta navegacion, y por su mal estado se deshizo en aquel arsenal en 1822.
Astrolabio....	50	1812	Por su mal estado no pudo salir del arsenal desde su entrega, y se deshizo en 1820

Nombres de los buques.	Cañones.	Año en que se botaron al agua.	Fin que cada uno ha tenido.
Pronta	40	1815	Prestó algunos servicios en las costas de España y América, y por inútil se deshizo en Cádiz en 1822.
Viva	40	1817	Navegó desde 1819 en Europa y América, y llegó á la Habana atortorada y yéndose á pique, por consecuencia de lo que fué dada por inútil y vendida para leña.
Ligera	40	1816	Navegó como la anterior desde 1819, y se fué á pique entrando en el puerto de Santiago de Cuba en 1822.

NOTAS.

1.ª Los cascos de los navíos *Alejandro I*, *Fernando VII*, *Numancia* y *España* se vendieron á D. Antonio García de la Vega, del Comercio de Cádiz, en 285.500 rs. vn. todos ellos.

2.ª Los cascos de las fragatas *Astrolabio* y *Pronta* se vendieron á D. Leandro José Viniegra en 73.900 rs.

3.ª El casco de la fragata *Mercurio* fué vendido á D. Rafael García en 27.147 rs. 17 mrs.

Volvamos á la *Ligera*.

El capitan de navío D. Angel Laborde, comandante del apostadero de Puerto-Cabello, con aquella fragata, el bergantin *Hércules* y la goleta *Constitucion* despues de haber escoltado la expedicion del coronel D. Sebastian de la Calzada, segundo jefe del ejército

de Costa-Firme, se estableció en crucero sobre punta Macoya, en la costa occidental de la península del Paraguaná, á mediados de Noviembre de 1822, con objeto de proteger las operaciones de nuestras tropas, mandadas por el general Morales, en el territorio de Maracaibo, é impedir á la escuadrilla enemiga intentase interrumpir las marítimas sobre la barra del mismo paraje. El crucero era de tanta más importancia, cuanto que solo el nombre de Laborde y la fuerza moral ganada en sus anteriores empresas, podia contener las muy superiores de los insurgentes que contaban en aquellas inmediaciones con un navío rebajado de 64 cañones, dos corbetas, dos bergantines y dos goletas, siendo entre las españolas la fragata *Ligera* más propia para temer que para confiar, atendido su mal estado y á que salia de puerto haciendo 25 pulgadas de agua por hora.

Introducido en Maracaibo un convoy con refuerzos, víveres y municiones, objeto principal de la venida, continuó el crucero con buen tiempo y brisa del NE. hasta el 25 de Noviembre que arreció aquella con duros chubascos, aumentando en consecuencia el agua de la fragata. Reunida la junta de oficiales en vista de esta contrariedad el 6 de Diciembre, y examinadas con detencion las probabilidades de poder conservar el crucero en el actual estado del buque, oidos los peritos y considerando que la permanencia de la fragata en aquellos lugares, sin puerto con que poder contar, exponia evidentemente la vida de la tripulacion, sin que de su sacrificio pudiera esperarse utilidad para el

éxito de las operaciones, acordó por unanimidad emprender la remontada.

Nuevamente se reunió esta junta, porque la dureza de los tiempos y el aumento progresivo del agua dificultaban su primera resolucion, y durante la sesion misma acrecentó de tal manera aquella, que apenas podian contenerla las cuatro bombas, decidiendo por lo tanto sin vacilar la arribada á la costa meridional de la isla de Santo Domingo, que, aunque distante más de cien leguas, era sin embargo el punto más próximo no ocupado por los insurgentes.

Seria prolijo enumerar las maniobras que se pusieron por obra para sostener á flote aquel cascajo: la sonda señalaba 210 pulgadas de agua por hora. En la noche del 8 se desligó toda la obra muerta principalmente por la proa, cuyo castillo, ya en el aire, comenzó á desplomarse con la roda, curvas bandas y brazales; pero á todo atendian con serenidad y presteza aquellos bravos. Daban tortores los unos mientras otros traian al centro la artillería aliviando las cabezas, picando con redoblado vigor á las bombas, dos de las cuales, de doble émbolo y 14 pulgadas de diámetro, podian considerarse única cosa buena en la fragata. Todos, sin excepcion, trabajaban sin descanso, relevándose cada cuarto de hora en este penoso ejercicio, con el que recalaron sobre la costa de Santo Domingo, con brisa atemporalada, mar gruesa y durísimos chubascos.

Pero aun debia superar estos sufrimientos un rasgo heróico de aquella tripulacion agobiada, que á la

vista de un puerto de salvamento prefirió unánime la prolongacion de su mísera existencia y el riesgo de perderla, á una humillacion del amor propio nacional. Hé aquí como lo refiere el mismo Laborde:

«Nunca se borrará de mi memoria la noche del 7 al 8 de este mes, en que por repetidas y prolijas observaciones llegamos á hacer cerca de 210 pulgadas de agua por hora, que solo pudo achicarse á beneficio de dos bombas privilegiadas de doble émbolo y dos sencillas, pero artísticamente montadas y jugadas por la más bizarra y animosa tripulacion y guarnicion que sea dable encontrar en el mundo entero, estimulada á más con el noble ejemplo de los oficiales más sufridos y beneméritos, que despues de un incesante trabajo durante dos años en la Costa-Firme, experimentando cuantas privaciones son imaginables, no se presentaban á la bomba con sus cuarteladas para animarlos á la voz, sino que echando mano á los broncos manubrios de ella, los empuñaban al principio de la tarea, para no soltarlos hasta el momento de su conclusion.»

«Desde el instante que la urgencia fué conocida, hasta los enfermos desertaron la enfermería y voluntariamente se presentaron al trabajo ocho de los diez que habia, lamentándose los dos restantes de que su estado de postracion no les permitiese hacer otro tanto. En estos casos no basta la sola buena voluntad, se requiere á más robustez y costumbre, y la de hacer ocho meses que mi tripulacion está casi de contínuo con las bombas en la mano, sosteniendo cruceros de cuarenta y más dias de duracion, les ha dado la fuer-

za, sufrimiento y constancia necesaria para salir de tan duro aprieto »

«Al amanecer el 8 creí que la proa de la fragata se desmoronaba, así como lo restante de la obra muerta, que traté de atortorar, y alivié la proa trayendo hácia el centro seis cañones de la batería principal, y á popa los cuatro del castillo »

«A la una y media de la noche recalé sobre la costa de Santo Domingo, segun longitud del cronóme-1ro algo á barlovento de la isla Vaca. y permanecí sobre bordos cortos hasta aclarar el dia 9 que reconocimos hallarnos realmente en la situacion indicada. A dicha hora experimentamos ya una mar llana, una ventolina muy suave y ningun movimiento de balance ni de cabezada, y si bien desde el momento que se dieron los tortores se reconoció una cortísima disminucion en el agua que hacíamos, ninguna se advirtió al pasar el buque del estado de agitacion al del más cabal reposo, lo que nuevamente me confirmó que cuanta agua hacíamos se introducia por vías de fondos.»

«Conseguido ya tener un puerto inmediato y á so-avento, como el de Puerto Luis, hallándose las guarniciones de las bombas en malísimo estado á punto de que tuvimos industrialmente que suplir la falta de las superiores con rodajas de madera, roto á más la mayor parte de los manubrios, considerando el ímprobo trabajo de la gente, aunque deseaba hallar ánimo en ella para emprender nuevamente la travesía hasta este puerto (Santiago de Cuba), no me atreví á resolverlo consnsultar el ánimo de mi tripulacion y guarnicion,

pues aunque repugnaba ponerme bajo la dominacion de los negros de Santo Domingo, cosa que, por lo que me es personal, me era más odiosa que la muerte que inmediatamente nos amenazaba, creí sin embargo que en conciencia no podia disponer de la vida de los demás con igual desprendimiento Consideraba á más que en valde tomaria por mi parte la más generosa resolucion, si por la de unos infelices que veia agobiados con el contínuo y más apresurado trabajo de las bombas, no hallaba igual constancia y robustez. Creí que antes de abandonar las playas de la isla de Santo Domingo debia explorar el ánimo de mis súbditos para medir en consecuencia mis determinaciones, tanto más cuanto que la experiencia de dos años me aseguraba podia contar en el mayor extremo con la más ciega subordinacion á mis órdenes, y esto era para mí una nueva razon para no intentar nada sin consultarme con los beneméritos que tengo el honor de mandar.»

«Consecuente á lo dicho, congregué á mis oficiales, á quienes, como á mí, no asistia más duda para proseguir hasta Cuba, sino es que á la gente la faltase la constancia que hasta entonces habian manifestado, ó que se agotasen sus fuerzas físicas. Quedaba á más que recelar que el mal estado de las bombas, de las cuales ya la sencilla de estribor se hallaba inútil, y los caños de las demás tenian viento en fuerza de ocho meses de constante uso y del forzado que acaban de experimentar, lo que corregimos precintándolos y arreatándolos con buen meollar de fábrica. En seguida hice concurrir sobre el alcázar á toda la dotacion y expuse la si-

tuacion en que nos hallábamos, el recurso que nos quedaba de tomar á *Port Louis* y asegurar de este modo las vidas de los riesgos de mar, sin poder precaver los de tierra poniéndose bajo la dependencia de los habitantes y gobierno de Haiti; los esfuerzos que se requerian para proseguir hasta Cuba, particularmente si nos sobrevenia alguna calma ó sotaventeásemos de dicho puerto, ó si se nos llegaban á inutilizar de repente las bombas. Nada fué capaz de intimidar ni conmover sus ánimos, y todos prorumpieron á una voz asegurándome moririan antes al pie de las bombas que consentir que una sola hilacha perteneciente á la nacion española cayese bajo la dominacion de los negros de Santo Domingo; y acordes nuestras resoluciones, prorumpieron con la mayor alegría en festivas aclamaciones de ¡viva la nacion! ¡viva el Rey (1)!»

Llevada á cabo tan generosa resolucion, ocurrió una de las calamidades que Laborde temia; cayó la brisa quedando la fragata en perfecta calma, pero sin que por esto disminuyera el agua, doblado ya el cabo Tiburon. El segundo herrero, que se brindó á bucear, aprovechando aquella circunstancia, halló en la mura de estribor, á unos 14 pies bajo la línea de agua, un agujero por el que introducia todo el brazo sin encon-

---

(1) Carta documentada, núm. 456 de 22 de Diciembre de 1822, instrumento importante para la historia de la guerra de América y para la de nuestra marina, por tratar con extension de las operaciones navales ejecutadas con carencia absoluta de recursos de toda especie.

trar la menor oposicion; podridas y hechas fango todas las cabezas de los tablones exteriores inmediatos al alefriz y levantadas y aventadas varias tablas de aforro.

El dicho herrero, llamado Juan Dorado, con la espontaneidad y buen espíritu que á todos animaba, introdujo pelotones de masilla y estopa hasta dejar cerrados, al parecer los agujeros, sin embargo de lo que, ningun alivio se experimentó.

No sabiendo ya á que arbitrio apelar, recurrieron de nuevo á uno que anteriormente se habia puesto en ejecucion sin ningun fruto; esto es, á ceñir una sobremesana por debajo de la quilla abrazando el pie de roda, el tajamar y las amuras por medio de andariveles, hondas y palanquetas, y cuando ménos se esperaba, encontraron que esta maniobra habia contenido el agua en más de una mitad, con lo que la tripulacion experimentó algun alivio y descanso.

El dia 11 se entabló la brisa, con la que siguieron la navegacion, pero con ella volvió á aumentar el agua, necesitándose en la mañana del 12 el esfuerzo de las tres bombas que quedaban útiles; felizmente al medio dia consiguieron atracar el puerto de Santiago de Cuba y fondear en él.

No por ello cesaron las fatigas de su dotacion: la actividad del comandante, y el deseo de conservar aquella fragata que, en el estado en que se hallaba, constituia uno de los primeros elementos de guerra donde tantos se necesitaban, dieron nuevo impulso á aquellos hombres de bronce, y en 48 horas pusieron

en tierra toda la artilleria, cureñaje, madera de respeto y víveres sin dejar por esto las bombas, pues que seguian en el fondeadero haciendo 150 pulgadas de agua por hora.

No habia resistencia humana para más, advirtiendo que ningun resultado se obtenia con tamaños esfuerzos: trasladaron el buque á la ensenada de los Cocos, varándolo en fango suelto, donde se consiguió limitar el agua á 80 pulgadas. Los maestros mayores del puerto reconocieron entonces el buque, siendo su opinion que no era susceptible de prestar servicio ni aun de moverse de aquel lugar, opinion corroborada el dia 26 en que la fragata dió al través, si bien despues de haberse sacado hasta el enjunque.

La tripulacion pasó á tierra utilizándola en el servicio militar de la plaza, ínterin llegaban buques de la Habana para proseguir en ellos la campaña (1).

Laborde, que no perdia ocasion de elogiar á sus subordinados, recomendándolos con paternal afecto, lo hace en esta ocasion en los siguientes términos:

«Repetidas veces he tenido la honra de dirigir á S. M. por conducto del ministerio del actual cargo de V. E. las más bien merecidas recomendaciones del

---

(1) En comunicacion, núm. 458 de 31 de Diciembre, dice el mismo Laborde que esta gente animosa, lo mismo que los oficiales y todos los de la *Ligera*, desde su salida de Europa, esto es, pasados dos años, no habian recibido más que mes y medio de su sueldo, trascurriendo 22 meses sin percibir un solo maravedí.

distinguido mérito y servicios rendidos por los oficiales, tripulacion y guarnicion de la fragata *Ligera*, contraido tanto en distintas acciones de armas, como en faenas de extraordinario buen desempeño marinero. Asimismo he hecho presente el que han adquirido estos beneméritos servidores de la patria, por su constancia en sufrir subordinados toda clase de privaciones en medio del más incesante trabajo, y no haberles quedado género de sacrificios que no hayan tenido en poco hacer en beneficio de nuestra justa causa, ni desprendimiento que no hayan practicado de cuanto han llegado á adquirir, cediéndolo todo con indecible nobleza. En la actualidad acaban de demostrar la mayor bizarría en momentos bien críticos y apurados, unida á una perseverancia en las fatigas de difícil imitacion, y no cumpliria con el más dulce deber de cuantos me están impuestos, si no reiterase á S. M. y á V. E. mis anteriores súplicas, para que se sirva premiar el mérito de estos dignos individuos, cuya relacion nominal paso respetuosamente á manos de V. E., para que de este modo puedan recaer sobre ellos las gracias de S. M., á las que estoy persuadido se han hecho justamente acreedores.»

Para él pedia..... una fragata con que reemplazar la *Ligera*, considerando que de su pronto envío dependia la conservacion ó pérdida de las provincias de Venezuela. La última campaña, decía, habia arruinado su salud ya delicada, no siéndole dable continuar ni soportar la fatiga, ni obrar con la actividad que hasta entonces, por falta de robustez, á pesar, añadia,

de que sus buenos deseos eran siempre los mismos.

La junta de almirantazgo, á quien se ordenó el exámen de la arribada y pérdida de la *Ligera*, juzgó que lejos de hallar cargos contra el capitan de navío D. Angel Laborde, se hallaba en el caso de recomendar su mérito y servicios en Costa-Firme. Así se declaró en Real órden de 16 de Marzo de 1823, concediéndole una cruz pensionada de Cárlos III.

Los oficiales que dotaban la fragata eran:

Segundo comandante, capitan de fragata, D. Juan Vigodet.

Alférez de navío, D. Nicolás María Marin.

Idem, D. Manuel Moreno.

Idem, D. Juan Lasso de la Vega.

Idem, D. José Cruz.

Alférez de fragata, D. Pedro Junquera.

Idem, D. José Donesteve.

Guardia marina habilitado de oficial, D. Juan Salomon.

Segundo piloto, id., id., D. Fernando Bienvenga.

Contador, D. José Bravo.

Capellan, D. José Taboada.

Médico, D. José de Sierra.

1823.

SEGUNDO INTREPIDO.

En un temporal del E. se fué al través y se hizo pedazos en la playa de Peñíscola el falucho *Intrépido*,

mandado por el alférez de navío D. José Usel de Guimbarda, salvándose la gente. Vararon en la misma playa tambien los faluchos *Catalan* y *Santa Clara*, pero salieron despues del temporal.

No deja de ser notable que el naufragio de este buque acaeciera en el mismo sitio en que tuvo lugar el del buque de la propia clase, con igual nombre que mandaba el Marqués del Moral en 1814.

1824.

MÁGICA.

El bergantin goleta *Mágica*, de siete cañones, naufragó en Cayo Confites (canal viejo de Bahama) el 16 de Mayo en su viaje desde Puerto-Rico á la Habana. Llegando á este puerto la noticia, salieron en su auxilio los bergantines *Marte* y *Voluntario* y salvaron toda la dotacion, parte de la artillería y pertrechos. Lo mandaba el teniente de fragata D. Joaquin Santolalla, que fué absuelto de todo cargo por el consejo de guerra.

1826.

HABANERA.

Don Angel Laborde, terror de los insurgentes de América, habiendo escarmentado por do quiera las fuerzas navales que no en corto numero habian reuni-

do, viendo libres de sus depredaciones el mar de las Antillas, se preparó con una lucida division, compuesta del navío *Guerrero*, fragatas *Sabina*, *Casilda*, *Lealtad*, *Iberia*, *Perla*, y goleta *Habanera*, para operar contra las costas de Colombia.

Salió de la Habana con estos buques el 28 de Agosto, sin tener en cuenta lo avanzado de la estacion, pero menos afortunado que en las anteriores expediciones, apenas hubo desembocado el canal de Bahama, le asaltó un huracan furioso que, durando los dias 4, 5 y 6 de Setiembre, dispersó la escuadra, desmantelando todos los buques.

El *Guerrero*, que montaba Laborde, quedó como una boya, sin palos ni timon y casi sumergido; pero no pasaron muchas horas sin que estuviese navegando con bandolas. Con ellas se dirigió á comunicar con la isla de Puerto-Rico, por si alguno de sus buques habia buscado refugio en el puerto, y desde allí á la Habana, donde entró el 6 de Noviembre. Todos los buques se encontraban allí á excepcion de la goleta *Habanera*.

Frustrada la expedicion con semejante contratiempo, y conocido el estado en que habia quedado la escuadra por el almirante mejicano Porter, se propuso este bloquear con la suya la capital de nuestras Antillas. No conocia sin duda á Laborde. Pocos dias bastaron á su actividad para tener en estado de servicio tres de las fragatas, con las que cayó de improviso sobre los buques de Porter, que puso en fuga, obligándoles á encerrarse en Cayo Hueso, donde los tuvo bloqueados algunos meses.

De la *Habanera* nada volvió á saberse, por lo que se supuso debia haber zozobrado en el saco de Charleston, con toda su gente. La mandaba el alférez de navío D. Antonio Godoy, y fué dada definitivamente de baja en la Armada por Real órden de 2 de Enero de 1828.

1834.

LEALTAD.

Con órden para dirigirse al puerto de Ferrol, salió del de Santander el 3 de Enero la fragata, de 50 cañones, *Lealtad*, mandada por el brigadier D. José Morales de los Rios, siendo excelentes las apariencias del tiempo y el viento favorable.

El golfo de Vizcaya, principalmente en el invierno, ocasiona frecuentes cambios atmosféricos, y con ellos temporales tanto más temibles para los buques de gran porte, cuanto que no pueden contar con un solo puerto de arribada; pero en la ocasion presente la brevedad de la travesía y el hallarse entablado el viento del NE., ofrecian gran probabilidad de hacerla sin accidente. No sucedió así, como vamos á relatar, pues próxima la fragata al meridiano de Cabo Ortegal, quedó encalmada, rolando despues el viento al O. con mal cáriz, y refrescando considerablemente.

El 4 por la noche era ya un verdadero temporal que la *Lealtad* capeaba con trinquete, gavia en todos los rizos y cangrejo, recibiendo trabajosamente la mar

hasta quedar dormida un momento bajo una ola que destrozó la aleta, llevándose dos botes de los pescantes. Otros golpes de mar aumentaron las averías, en cuya vista y la del sucesivo descenso del barómetro, se acordó, en junta de oficiales, arribar al puerto de la salida.

El dia 10, verificada la arribada y no encontrando práctico, que no era de esperar saliese en tales circunstancias, fondeó la fragata en la playa del Sardinero preparada para aguantar el tiempo al ancla. Al medio dia faltó la cadena de una de estas, partiendo la segunda poco despues; pero estaba previsto el suceso y dispuesto convenientemente el aparejo, de modo que en el instante se cazaron las gavias, gobernando, aunque sin práctico, hácia el interior del puerto.

Llegando al sitio que el viento permitió, se fondearon las dos anclas que quedaban, y un anclote con el mejor calabrote que partió en el momento garrando ambas anclas. La situacion de la fragata era peligrosa por de más, teniendo por la popa la barra, á que se acercaba por momentos; conservóse sin embargo la serenidad y el órden en su tripulacion, echando al agua los botes para salvarse, en caso necesario, contando tambien para el efecto con 8 á 10 lanchas de país y con las embarcaciones de una corbeta de guerra inglesa, que oyendo los cañonazos de auxilio acudian haciendo esfuerzos para prestarlo. Una de estas zozobró en las piedras, pereciendo parte de su esquifazon, con lo que se desalentaron las demás y la fragata hubo

de apelar á sus propios recursos, empezando con método y sangre fria el embarco de la gente.

Habiendo perdido dos botes en la mar, en los restantes no tuvieron cabida más que 70 individuos, quedando á bordo el comandante y oficiales con el resto de la tripulacion, esperando tranquilos el regreso, aunque la fragata estaba ya envuelta en la rompiente, pasando sobre ella los golpes de mar. En tan crítico momento, que todos calculaban el último del buque y de su vida, viendo á pesar de la oscuridad de la noche las piedras que casi tocaban por la popa, tuvo lugar un cambio providencial en el viento, que reanimó los espíritus. Al empezar á soplar del SE. se oyó la voz del comandante, que ordenaba picar los cables y orientar el aparejo, y nunca se vió órden más pronto ejecutada, teniendo esta el satisfactorio resultado de sacar de peligro á la fragata, franqueándola del puerto.

El resto de la noche y dia siguiente 11 se aguantó con la vela posible, siguiendo el temporal de O. con gran furia. De todo el velámen solo un velacho de respeto quedó sin rifarse, lo que obligaba al penoso reemplazo de las que se inutilizaban con extraordinaria fatiga de la gente, que disminuida en los 70 hombres que tomaron tierra, sin el menor descanso en tantos dias consecutivos, no podia atender á las bombas y á la maniobra

Reunióse la junta de oficiales segunda vez en la amanecida del 12, y examinado el estado de la fragata, aunque sin anclas ni botes, se decidió intentar de nuevo la toma del puerto de Santander, en la con-

viccion de no poder sostener la capa y en la seguridad de no contar con otro puerto á sotavento.

El buque, perfectamente dirigido, llegó esta vez al interior del puerto, á donde acudieron lanchas con auxilio de amarras que lo dejaron bien asegurado. Así al menos lo creyó su tripulacion al entregarse al descanso que tanto necesitaba y era de creer, no estando expuesto con otro viento que el Sur, que no era de esperar por el momento. El Sur se presentó, sin embargo, á las dos de la madrugada con fuerza ahuracanada: se calaron vergas y masteleros, ejecutando cuanto aconseja el arte marinero para fortalecer las amarras; pero ni estas pudieron resistir, ni las lanchas del pais que habian preparado otras, se determinaron á barquear. La *Lealtad* fué arrollada sobre la costa del Norte al amanecer del 13, tumbando sobre un costado. Algunos marineros se echaron al agua con cabos, que el abrigo ofrecido por la fragata misma les permitió asegurar en las piedras, y con su ayuda empezó el salvamento, siendo el último que salió de á bordo el comandante. Doce individuos sufrieron fractura de miembros ó contusiones graves, pero solo uno pereció ahogado, elogio el más elocuente que pudiera hacerse del órden y disciplina que reinaba en la *Lealtad* y que presidió en su pérdida.

En el Museo naval, salon de generales, existe modelo del tajamar de esta fragata, señalado con el numero 520.

1838.

GUADALETE.

El *Guadalete* era un hermoso bergantin de 22 cañones, que carenado y forrado de nuevo en cobre, salió de la Habana el 3 de Julio al mando del capitan de fragata D. José Morales de los Rios, escoltando al correo de la Península. A las cuatro de la tarde, siguiendo la vuelta de tierra con todo aparejo, brisa fresca del ENE. y marejada gruesa, en el momento de virar por avante, tocó el buque por tres veces en un cabezo situado entre Guanabo y el Rincon, y aunque salió inmediatamente con ayuda del aparejo, habiendo perdido el timon, no pudo impedirse la varada en otro cabezo inmediato.

Mientras se reconocia con los botes el fondo, se aferró el aparejo, echando abajo vergas y masteleros de juanete: se alijó la aguada y otros pesos, y por último se tendieron un ancla y anclote por la popa; pero faltando cadena y calabrote, se atravesó á la mar el bergantin, recostándose sobre el cabezo, que en pocos minutos averió los fondos.

Como inútiles, se abandonaron entonces las faenas emprendidas para apuntalar el buque, empezando la de salvar algunos víveres, depositándolos en la playa, antes que el agua, que llenaba la bodega, los inutilizase. Antes de anochecer se habia sumergido la popa, sin que por ello cesaran los choques sobre la piedra;

mas á este tiempo habia ya en la playa recursos con que formar barracas y víveres para algunos dias, así que pudo abandonarse el *Guadalete* á las once y media de la noche con el mayor órden y felicidad, haciendo préviamente al correo la señal de arribar á la Habana para dar noticia del siniestro.

En la misma noche salió el vapor *Almendares* con auxilios de toda especie, que hacia inútiles la destruccion rápida del bergantin, que halló partido por la cuaderna maestra.

Solo restaba el salvamento de efectos, que llevó á cabo la tripulacion del mismo *Guadalete*, sacando artillería, aparejo y los pertrechos todos, con ímprobo trabajo y con la constancia y subordinacion que tanto distinguen á nuestra gente de mar. Pasaba el dia sin defensa contra aquel sol abrasador y la noche, buscándola contra los mosquitos de toda especie sin reposo alguno. Muchos marineros, arrostrando la posibilidad del encuentro de tiburones, se metian en el agua, sin conseguir, más que parcialmente, librarse de aquella plaga insoportable, que, produciendo fuerte irritacion en la piel, acababa por una erupcion dolorosa.

El consejo de guerra reunido en la Habana para examinar el naufragio del *Guadalete*, sentenció á su comandante por mayoría de votos á privacion de mando de buque por término de dos años; pero el Supremo Tribunal de Guerra y Marina limitó á un año la pena, que fué aprobada de este modo por S. M.

1839.

BARCINO.

En un temporal del SE. que reinó en el puerto de Cartagena la noche del 28 de Noviembre, fué abordado y echado á pique por una fragata mercante extranjera, el falucho *Barcino*, que mandaba el teniente de navío D. Maximino Posse. El consejo de guerra lo declaró absuelto de cargo.

1840.

TRILLO.

Al remontar las bocas del Ebro el falucho *Trillo*, que mandaba el alférez de navío D. Manuel de la Pezuela, varó el 8 de Febrero en la costa que ocupaba la faccion carlista. Apercibida esta del accidente, estableció en el momento una batería en situacion conveniente con que rompió el fuego sobre el *Trillo*. Otro falucho acudió en su auxilio y á la par que las tripulaciones trabajaban para poner á flote el primero, sostuvieron y contestaron con serenidad el fuego; mas la situacion era tan desventajosa, que conservándola era muy probable una pérdida sensible en la gente, sin que con ella pudiera salvarse el falucho, consideracion que determinó al comandante á abandonarle, incen-

diándolo préviamente para que nada pudiera aprovechar el enemigo.

1844.

CRIOLLA.

—

Cerca de punta Morantes, en la isla de Jamáica, determinó pasar la noche del 29 de Febrero el comandante de la goleta *Criolla*, de dos cañones, por no haber salido el prático que esperaba para tomar el puerto de Kingston. Aunque la brisa era fresca del NNE., proporcionado el aparejo y conservándose á la vista de la farola, creyó que ningun riesgo se ofrecia en esperar en tal situacion la amanecida. Sin embargo, la goleta, arrastrada por corrientes no calculadas, embarrancó á las tres de la madrugada, en un escollo de la costa baja.

Sin pérdida de tiempo, se alijó el buque, intentando las maniobras más propias para ponerlo á flote, maniobras que continuaron con nuevo vigor al amanecer, con presencia de los prácticos de la localidad, hasta que abiertos los fondos y anegada la bodega se evidenció su inutilidad. Se procedió entonces al salvamento de efectos que se consigió por completo, siendo trasladados al arsenal de Kingston, con toda la tripulacion por una goleta de guerra inglesa.

El consejo de guerra de oficiales generales reunido en la Habana para juzgar la pérdida de la *Criolla*, acordó que esta era debida á un accidente inevitable que no argüia ignorancia ni falta de precaucion en el

comandante, teniente de navío D. Patricio Montojo, por lo que lo declaraban libre de cargo y sin que la pérdida pudiera perjudicar en manera alguna su buena opinion en el cuerpo.

CUBAÑO.

Al amanecer el 4 de Octubre, las apariencias de tiempo y la bajada del barómetro indicaban en el puerto de la Habana la proximidad de uno de esos temporales que suelen presentarse en el equinoccio y que á veces han sido cruel azote para la isla de Cuba. Era este dia el señalado para la salida del correo de la Península, que la verificaba siempre escoltado por un buque de guerra, hasta desembocar el canal de Bahama, y el bergantin *Cubano* estaba comisionado esta vez para el convoy. Los prácticos, consultados por el capitan de puerto, habian opinado no ser prudente la salida en tanto no se declarase el tiempo, sin embargo, el capitan del bergantin español mercante *Aviso*, nacido en la patria de Elcano, con la osadía aunque no con la fortuna de su ilustre compatriota, desoyendo toda observacion se hizo á la mar, para dirigirse á los puertos de Cádiz y Barcelona. El huracan que sobrevino, confirmando las suposiciones de los prácticos, lo naufragó en playa de Chivos, habiéndose salvado solo seis individuos de cincuenta que llevaba á su bordo; entre los ahogados se contaba el capitan, que pagó su temeridad con la vida.

Pero el huracan no era cosa evidente en la madru-

gada del 4, se esperaba si fundadamente, mas un buque lo retaba y los que como él tenian anunciada la salida no quisieron ser tenidos en menos, que si es virtud en los marinos la prudencia, no gustan verla interpretar de timidez. Los bergantines mercantes españoles *Zaragozano* y *Observador*, que se dirigian tambien á la Peninsula y el anglo-americano *Portland* que hacia viaje á Nueva-Orleans, imitaron al *Aviso*, lo cual exigió la salida del correo y la de su convoy el bergantin *Cubano*.

A las once de la mañana estaba este buque con dos rizos en las gavias, y al anochecer capeaba en vuelta del Norte con la gavia en los tres rizos y trinquetilla, declarado ya el temporal. El correo capeando de la misma vuelta, se perdió de vista en la oscuridad, que daba mayores proporciones al mal tiempo, verdadero huracan (1) á las siete de la noche. El bergantin se vió obligado á meter la gavia y trinquetilla, quedando con solo la mesana de capa.

Al salir el sol el 5, el viento que habia rolado del E. al N. estaba en su mayor fuerza; la mar destrozó el espejo de popa, los botes de los pescantes, rueda del timon y bitácora y por un momento quedó dormido el bergantin sin responder al timon. Echando al agua cuatro cañones de sotavento, con otros recursos marineros se consiguió adrizarlo y resistir aun, pero con detrimento considerable en el casco que empezo á hacer agua por los fondos. Las bombas funcionaban con buen re-

(1) Véase huracan de 1846.

sultado hasta la amanecida del 6 en que se inutilizaron ambas, y como los medios ideados para sustituirlas no fuesen proporcionados á la cantidad de agua que entraba, esta habia ganado á las diez de la mañana la altura de la cubierta del sollado.

En esta situacion, considerando inminente la pérdida del bergantin, se acordó por la junta de oficiales arribar en vuelta del Sur, á riesgo de embarrancar en punto donde nadie pudiera salvarse; mas puesta en ejecucion la empresa, corriendo con el bolso del trinquete, descubrieron felizmente una playa, que era la de Bacuranao á la una y media.

De poco hubiera servido embarrancar no contando con abrigo para que los botes alcanzaran la tierra y este abrigo no podia buscarse sino en el mismo buque, ó sea en su costado. Para lograrlo, se orzó en tiempo oportuno y se consiguió en efecto que al varar quedase atravesado, con el costado de estribor á la mar y los palos, que se habian picado al mismo tiempo, por el babor.

En tal disposicion costó no poco echar al agua el segundo bote en que fué á tierra un oficial con objeto de dirigir el desembarco y allegar auxilios; pero tuvo la desgracia de zozobrar con la resaca, perdiéndose la embarcacion, aunque toda su gente cogió la playa. Visto este contratiempo en el bergantin, se construyó una jangada con la madera de respeto, trabajo que deshizo instantáneamente la mar, al procurar utilizarlo. Se echó entonces al agua el primer bote, que como el anterior se desfondó en la playa: no obstante, en

ambos se habia salvado la mayor parte de la gente. El *Cubano* habia tumbado en tanto, y en él, sin esperanza alguna, pasaron la noche, asidos al costado de estribor en que rompia constantemente la mar, el comandante y los que con él quedaban. Al aparecer el nuevo dia, calmada algo la reventazon, el práctico y dos marineros se ofrecieron voluntariamente á nadar hácia tierra, llevando un cordel de corredera, de que pendia la salvacion de todos. Sus humanitarios esfuerzos tuvieron éxito cumplido; por el chicote de la corredera llegó á la playa un cabo delgado y otro grueso; por este que, asegurado como andarivel dió paso á todos los náufragos, siendo los últimos en salir de á bordo el guardia marina D. Francisco Javier de la Cuesta y el comandante. Solo un artillero pereció ahogado.

El bergantin *Cubano* no habia sido construido para el servicio de la Armada y la endeblez de sus miembros, insuficientes para soportar el peso de los 20 cañones que se le montaron, fué la causa principal de su pérdida. Sin esta circunstancia y la de la rotura de las bombas, es de creer que se hubiera aguantado á la capa á favor de la acertada preparacion marinera en que se le puso.

El consejo de guerra reunido en la Habana juzgó por unanimidad que el comandante, capitan de fragata D. Ramon Armero, habia llenado cumplidamente su deber en este desgraciado acontecimiento, declarándole por lo tanto absuelto de tado cargo. Acordó tambien el consejo mencion honorífica á la conducta observada por el guardia marina D. Francisco Javier de la Cuesta.

1846.

Huracan en la isla de Cuba.—Estragos que causó á los buques.

Aciagos fueron para la isla de Cuba los dias 10 y 11 de Octubre de 1846: reciente aun el recuerdo de los siniestros causados por el huracan del 4 y 5 del mismo mes de 1844 (1); no concluidas las obras de reparacion en fincas y edificios, se presentó de nuevo el más terrible de los fenómenos atmosféricos en aquella localidad, destruyendo cuanto se ofreció á su paso, cambiando en ruinas los pueblos y en eriales sus fertilísimos campos.

Por los recuerdos de los que presenciaron alguno de los temporales de fines del siglo pasado y por las noticias que se conservan escritas de los de 1791, 1794, 1796 y 1844, se calificó el presente como el más horrible de todos, no solo por la violencia del viento, sino tambien por los perjuicios inmensos que causó en la tierra y en la mar.

(1) No se ha hecho mencion especial de este huracan, ni de los otros que se citan, á excepcion del de 1791, por no haber causado daños de consideracion en los buques de guerra, objeto de este libro. Por la misma razon nada dice del de Agosto de 1856; pero la descripcion de este hecha con toda prolijidad y exactitud por el entonces alférez de navío D. Eugenio Sanchez y Zayas, puede verse en la *Crónica naval de España*, tomo 4.°, página 129. La misma publicacion en el tomo 11, pág. 597 y tomo 12, pág. 16. Contiene una tabla cronológica muy curiosa que comprende 317 huracanes observados en las Indias Occidentales desde 1494 á 1856.

En su lugar se han estampado las observaciones hechas durante el huracan de Agosto de 1794 y para que puedan compararse, se expresan á continuacion las de 1844 y 1846.

Observaciones hechas durante el huracan de 1844.

	HORAS.		BAROMETRO. Medida francesa antigua.		BAROMETRO. Medida inglesa.
Octubre	4	2 T	27 P	10 l 75	29'75
	»	6	27	9, 60	29'60
	»	10	27	7, 50	29'45
	»	13	27	6, 00	29'32
	»	16 ½	27	4, 25	29'17
	»	18	27	2, 00	28'97
	»	20	27	0, 75	28'82
	»	22	27	1, 35	28'88
	5	00	27	4, 20	29'07
	»	2	27	7, 00	29'38

En este temporal que se creyó el mayor de cuantos habia sufrido la isla, el viento empezó por el NE. en la noche del 4, rolando despues por el N. al NO., donde terminó. El termómetro de Reamur se mantuvo entre 20° y 21'25.

Observaciones hechas durante el huracan de 1846.

	Horas.		BAROMETRO. medida inglesa.
Octubre 10	11h	45m	29'25
»	12	»	29'22
»	12	25	29'20
»	13	15	29'15

		Horas,		BARÓMETRO. medida inglesa.
		—		—
Octubre	10	14	»	29'10
	»	14	35	29'02
	»	15	18	28'97
	»	16	»	28'94
	»	18	»	28'72
	»	20	»	28'59
	»	20	50	28'16
	»	21	10	28'10
	»	22	»	27'52 máximo descenso.

Estas observaciones fueron hechas con delicadeza por el comandante general del apostadero, teniente general D. José Primo de Rivera. El termómetro se mantuvo entre 20 y 21° Reamur, ó sean 79 á 80 Farheneit. El huracan empezó por el NE. al ENE. á las 12 de la noche del 10 y arreciando progresivamente su violencia, llegó al máximun á las 8 de la mañana del 11; roló al SO. entre 11 y 12 de este dia y terminó por el NO. á las 5 de la tarde, con recios chubascos.

El descenso máximum en los tres años citados, fué:

1794	29'50
1844	28'82
1846	27'52

En el año de 1844 se hallaban en el puerto de la Habana las fragatas *Isabel II* y *Córtes*, los vapores *Congreso* y *Bazan*, las goletas *Ligera* y *Trasporte* y los pontones *Trueno* y *Marte*. De estos buques de guerra todos tuvieron averias, siendo mayores las de la goleta

Ligera, que desarboló sus dos palos. La machina cayó sobre un almacen que destrozó.

De los buques mercantes tuvieron grandes averías *ocho* fragatas, *siete* bergantines y *una* goleta; y de menos consideracion *siete* fragatas, *siete* bergantines y *tres* goletas.

Por último, de los de cabotaje, se perdieron completamente *un* bergantin y *veintisiete* goletas, balandras y viveros; se fueron á pique *siete* de estas últimas clases; vararon y desarbolaron con grandes averías *dos* bergantines y *quince* goletas y balandras.

Véanse ahora los siniestros de 1846.

Buques de guerra.

Vapor *Bazan*, de 200 caballos y 6 cañones, comandante capitan de fragata D. Mariano de Luna. Se hallaba amarrado en el arsenal recorriendo la máquina, por lo que no pudo valerse de ella: empezó á garrar á las 5 de la mañana y abordó á la goleta *Habanera*, recibiendo algunas averías. A las 8 y $^1/_2$ un bergantin inglés desamarrado le envistió de traves, deshaciéndole la obra muerta y tambor de estribor. Continuó garrando con tres anclas, hasta varar sobre la restinga del almacen de pólvora de la marina. Fué puesto á flote el dia 14.

Vapor *Motezuma* (despues *Castilla*), de 200 caballos y 6 cañones, comandante capitan de navío D. Jose Morales de los Rios.

Estaba listo para salir con destino á Cádiz: á las

12 de la noche encendió los hornos y se hubiera mantenido con el auxilio de la máquina á no haberle ido encima primero una goleta, despues la fragata *Primera de Guatemala*, que desarboló de los cuatro palos en el choque, derribando el de trinquete del vapor, y por último la fragata inglesa *Agnes Jane*, que se le atravesó por la proa sobre las cadenas. Partieron estas, yendo á varar el vapor al ángulo del baluarte de Paula con pérdida del bauprés, tajamar, timon, jardines, tambores y obra muerta. Salió á flote el 18 con auxilio del *Bazan*.

Vapor *Guadalupe* (despues *Leon*), de 200 caballos y 4 cañones, comandante capitan de fragata D. Manuel Sivila.

Estaba amarrado en cuatro en el arsenal, y habiendo arrancado los cañones á que estaban fijas las cadenas de tierra se fué sobre el bergantin *Patriota*, que le destrozó su tambor y la obra muerta.

Vapor *Satélite*, de 90 caballos y un cañon, comandante teniente de navío D. Pio de Pazos.

Encontrábase en el arsenal y se aguantó con auxilio de la máquina hasta las 11 de la mañana, hora en que se atravesó por su proa un bergantin que partió las cadenas, bauprés, velacho, tajamar y barraganetes de proa. Embarrancó entonces en la ensenada de Chavez, quedando en dos piés de agua y no pudo sacarse.

Bergantin *Habanero*, de 20 cañones, comandante capitan de fragata D. Rafael Tavern.

Se aguantó sobre sus amarras sin novedad hasta las 8 $^1/_2$ de la mañana del 11; un bergantin inglés se atravesó á esta hora por su proa, desarbolando de los palos,

que cayeron dentro del *Habanero* haciendo averías. Con ímprobo trabajo se consiguió sacarlo de la proa, pero cruzadas las amarras quedó abarloado, desmintiendo la obra muerta, trancaniles y mesas de guarnicion, en tanto se logró que pasara por la popa. Sin este incidente nada hubiera sufrido el *Habanero*, pues ninguna de sus anclas tuvo movimiento.

Bergantin *Patriota*, de 16 cañones, comandante capitan de fragata D. Blas Garcia de Quesada.

Amarrado en el arsenal se mantuvo firme, sin embargo de haberle abordado el vapor *Guadalupe*, ocasionándole ligeras averías. Tuvo un oficial de mar y un marinero contuso.

Bergantin *Nervion*, de 10 cañones, comandante teniente de navío D. Francisco G. de Quesada.

Se hallaba amarrado en el arsenal y pudo sostenerse, lo mismo que el *Patriota*, mediante grandes esfuerzos y multiplicacion de amarras, con averías de poca entidad.

Bergantin *Constitucion*, comandante teniente de navío D. Enrique Croquer.

Se hallaba en bahia; sobre un muerto y tres anclas. Abordado por una fragata extranjera se fué sobre el muelle de la machina donde le embistió la española *Arispe*, desarbolándolo y echándolo á pique. La tripulacion se salvó en el muelle con solo tres hombres lastimados. Más adelante se salvó este buque y fué carenado.

Bergantin *G. Laborde*, comandante teniente de navío D. José J. Gomez.

Estaba en el arsenal, se le atravesó por la proa una goleta mercante que partió las amarras y fué á varar en la playa del castillo de Atarés, quedando en tan mal estado que se dió por excluido

Goleta *Criolla*, comandante teniente de navío Don Francisco Chacon.

Garró en bahía hasta el muelle de la machina; aquí fué abordada por un bergantin que la desarboló completamente, impulsándola hasta el muelle de los vapores de Regla, donde se fué á pique. Perdió un marinero y tuvo otros lastimados. Este buque fué sacado y carenado despues.

Goleta *Polka*, comandante teniente de navío Don Jorge Fuster.

Se aguantó sobre sus amarras hasta las 5 de la mañana que, embestida por una fragata y un bergantin, se fué á pique sobre el muelle de la machina. La tripulacion se salvó, sufriendo una contusion fuerte en el pecho el alférez de navío D. Federico Lobaton.

Goleta *Habanera*, comandante teniente de navío Don José M. Viñalet.

Habiéndose conservado en el arsenal sobre sus amarras hasta ser abordada por el *Bazan*, se fué al garete á las 6 de la mañana, varando en la playa de Atarés donde quedó acostada, perdiendo la zapata y partiendo tres ligazones del pantoque sobre una piedra. Se sacó á flote el 20 y fué carenada.

Goleta *Infanta*, comandante teniente de navío Don Juan Gonzalez.

Se aguantó en el arsenal y tuvo pocas averías.

Ponton *Marte*, comandante el teniente de navío Don José Baldasano.

Fué abordado por el bergantin inglés *Minstrel*, que le partió el tajamar, serviola, obra muerta y mesa de guarnicion Perdió tambien los botes.

Ponton *Trueno*, comandante teniente de navío Don Francisco Murias.

Garró desde la cuarentena hasta el bajo de Regla, donde quedó desfondado. La tripulacion se salvó en la fragata rusa *Victoria*.

Se hallaba tambien en bahía una escuadrilla francesa mandada por el contra-almirante Laplace, compuesta de la

Fragata *Andrómède*, de 50 cañones, comandante M. Danthon.

Se mantuvo sin novedad hasta las 9 de la mañana, hora en que le faltó una cadena y abordó á la corbeta *Blonde*. Perdió los masteleros y varó en el bajo Atocha, sufriendo mucho en los fondos. Pasado el temporal tuvo que dar la quilla para carenarlos.

Corbeta *Blonde*, de 20 cañones, comandante monsieur Lebéque.

Desarbolada en el abordaje con la *Andrómède* fué á varar sobre Cayo Cruz, quedando en muy mal estado.

Vapor *Tonnerre*, comandante M. Delaçour.

Perdió los palos y tuvo algunas otras averías pero se aguantó sobre las amarras.

Buques mercantes.

Se encontraban en el puerto de la Habana el dia 10 5 vapores, 28 fragatas, 54 bergantines y 74 goletas, ó sean 161 buques nacionales y extranjeros, no incluyendo las embarcaciones de tráfico y menores de cabotaje. De estas ni una sola escapó sin averías de más ó menos consideracion, segun se especifica en el siguiente resumen:

Vapores: 3 fueron á pique; uno quedó destrozado; uno corta avería.

Fragatas: 4 se perdieron por complelo; 8 fueron á pique; 2 vararon; 3 tuvieron avería gruesa; 7 de menor importancia

Bergantines: 4 se perdieron; 10 zozobraron; 2 vararon; 14 desarbolaron; 13 tuvieron grandes averías; 11 de menos importancia.

Goletas: 6 se perdieron; 37 fueron á pique; 22 desarbolaron y 16 vararon.

Puede juzgarse del aspecto que presentaria el puerto en los momentos del huracan y en los que siguieron á su paso, pero la descripcion es difícil. Los cables y cadenas de mayores dimensiones se partian como simples hilos, y cada buque desamarrado era ariete infernal que destrozaba á otros que á su vez embestian á los mejor situados. A los crugidos de los choques, se mezclaba el estridente son de las cadenas, las voces y gritos de los marineros, las rompientes de la mar, dominándolo todo el bramido del viento, que doblaba los palos

hasta partirlos ó tumbar la nave que no evitaba esta suerte con el hacha. Azotaba la lluvia el rostro del hombre de tantos modos combatido, aumentando las apariencias del peligro la oscuridad que lo envolvia.

En la ciudad volaban tejas y aun tejados enteros; hundíanse las puertas y ventanas; rechinaban las maderas, anunciando el desprendimiento de los techos, ó desprendíanse sin anuncio sepultando á muchos.

Para que pueda concebirse la extension de este terrible azote, aunque ajeno de este lugar, incluiremos un lijero resúmen de los destrozos que hizo en la ciudad.

Como en los buques, raro fué el edificio que no padeció de sus resultas. La machina á pesar de su inclinacion y de las cadenas con que se habia reforzado hácia la mar, cayó para tierra. Cayó tambien la torre de vigía de la comandancia general de marina, hundiendo parte de las azoteas y la de la iglesia del Angel que quedó arruinada. El teatro principal, recien construido, quedó con las paredes, 467 casas fueron completamente arruinadas y 1.320 sufrieron deterioros considerables, 43 personas murieron entre las ruinas, saliendo heridas 16, de que se tenga noticia.

La extension recorrida por este huracan en la isla de Cuba, puede calcularse encerrada por la costa del Norte entre Sierra-Morena y Bahía Honda EO. y por la del Sur, entre Cienfuegos y Galafre, tambien EO. En casi todo este territorio las desgracias de las poblaciones y campos fueron considerables.

En el surgidero de Batabanó se observaron notables fenómenos: en la noche del 10, al empezar el huracan,

las aguas, cuyo movimiento normal es insensible, bajaron progresivamente hasta dejar en seco los buques que estaban fondeados en 7 piés de fondo, y en la mañana siguiente, al cambiar el viento al NO. crecieron repentinamente, inundando la playa, el pueblo, de que no habia quedado una sola casa y pasaron el Mégano hasta unirse á la Ciénaga. Los buques, que naturalmente flotaron de nuevo, partieron las amarras y embarrancaron, estrellándose dos goletas sobre el muelle. La de guerra inglesa *Pickle* desarboló y el vapor *Cubano* perdió la chimenea.

Un islote ó cayo de forma circular y de 36 á 40 piés de diámetro, fué arrancado por el viento y flotando con su arbolado de mangle, vino á parar al bajo fondo, donde ha quedado como si alli hubiera tenido orígen.

Los wagones del ferro-carril, aunque cargados y al abrigo del sobre-muelle, corrieron solos por la via y salvando el muro y los buques se fueron al agua.

Pasado el huracan, entraron en la Habana buques que dieron noticias de alguno de sus efectos en la mar. La fragata española *Iris* fondeó el 11 en la boca de Nuevitas, forzada por las malas apariencias del tiempo; pero al dia siguiente continuó su derrota y encontró un buque zozobrado.

La fragata *Esmeralda*, hallándose el 10 sobre la Anguila, tuvo que picar los palos y corrió hasta el meridiano de Mariel con el viento del NE. al ENE. Encontró tres buques perdidos y uno en bandolas.

La goleta *Carmita* condujo siete marineros y un

pasajero de la polacra *Vencedora*, buque que habia salido de Barcelona el 30 de Agosto, y que se perdió en la noche del 11 en Cayo Largo. Tambien condujo á un tripulante de la goleta costera *Villanueva*, que dijo haber salido de la Guanaja el 10 con nueve marineros y doce pasajeros, entre ellos una señora: que á las doce de la noche empezaron á sentir el tiempo y lo corrieron á palo seco: que picaron el mayor, yendo á parar á Cayo Pichones á las seis de la tarde del 11, en cuyo momento vió desaparecer á todos sus compañeros, llevados por la mar, salvándose él por haberse enredado en la maniobra del palo, de donde lo sacó en la tarde del 12 el bote de un bergantin de guerra Norte-americano que se habia perdido tambien en las inmediaciones.

Este bergantin era el *Perry*, comandante Mr. Blake, que salió de la Habana el dia 10 conduciendo al comodoro Sleat. Naufragó en Cayo Hueso, salvándose la tripulacion.

Aunque más vagas, se tuvieron noticias de la pérdida de los buques americanos *Francis Walls*, *Exchange* y *Safford*, y de otros muchos en las inmediaciones de Cayo Hueso, así como de la casi total ruina de esta poblacion; de la desaparicion de Cayo Arenas (Sand Key), y por último, de la de las tres farolas que existian en este y en aquel punto.

Las pérdidas sufridas por la marina de guerra fueron producidas, segun puede inferirse de lo que vá relatado, por los buques mercantes, que casi en totalidad se desamarraron: sin ellos, á pesar de la violencia del

viento y de la gruesa mar que levantó, los de la Armada se hubieran aguantado sobre sus anclas sin contratiempo.

El comandante general del apostadero elogió altamente la conducta de los jefes y oficiales de la escuadra, así como sus oportunas y bien combinadas disposiciones, aun en los momentos de mayor peligro.

1850.

MARTIN ALVAREZ.

En derrota desde el puerto de la Coruña al de Santander la goleta guarda-costas *Martin Alvarez*, de porte de un cañon en coliza de á 18 y dos pedreros de á 3, mandada por el teniente de navío D. Florencio Montojo, fué sorprendida por un temporal del O. que desfogó en la noche del 6 de mayo, hallándose sobre Rivadesella. Con intencion de reconocer la farola de Santander y de tomar este puerto ó el fondeadero del Sardinero en la amanecida, quedó la goleta con solo el foque, sin boneta, gobernando hácia el SE.; pero arreciando el tiempo, no fué posible reconocer la costa ni el práctico se determinó á acercarse á ella, temiendo el efecto de las corrientes hácia el E., que era de suponer sotaventeasen al buque de dicho puerto. En consecuencia, se orientó el aparejo conveniente para intentar la entrada en cualquiera de los puertos más orientales de Santoña ó Pasajes, frustrada tambien por

la cerrazon, que no consentia asegurar la situacion del buque. La opinion unánime, en junta de oficiales, fué entónces de capear de la vuelta de fuera, lo que se puso por obra, perdiendo en la maniobra el foque y la canoa y sosteniéndose dificultosamente el buque contra la mar arbolada del viento.

Durante la noche del 7 hizo esta averías considerables, llevándose la batayola de babor, el trinquete é inundando el buque, cuya tripulacion hubo de poner en juego las bombas para aliviarlo. A las 3 de la madrugada una ola enorme rompió sobre el costado, rindiendo la obra muerta y barraganetes de járcia á járcia de los palos, llevándose el bote y pescantes de babor y dejando dormida á la goleta; felizmente cuando se preparaban á picar el palo mayor para salir de situacion tan peligrosa, un segundo golpe de mar, chocando en la aleta, la adrizó desaguándola.

La junta de oficiales, reunida de nuevo por el comandante, juzgó, visto el estado del buque y el incremento del temporal, que la continuacion de la capa ocasionaria la pérdida segura de la goleta. La arribada, único arbitrio que se presentaba, conducia igualmente al naufragio del buque; mas quedaba la probabilidad de salvar las vidas si, contando con la Providencia, daban con algun punto accesible de la costa.

La alternativa, aunque aflictiva, no podia hacer dudosa la resolucion: izóse un foque sin boneta, arriando la mayor, verificando la arribada con felicidad y huyendo de la mar con el bolso del trinquete, voló

á su destruccion la *Martin Alvarez*. envuelta en las tinieblas que habian de velarla.

A las once de la noche del 8 el movimiento del agua y su color indicaron la proximidad de las rompientes, que envolvieron efectivamente al buque poco despues, desmontando el timon y arrebatando de la cubierta al alférez de navío D. Vicente Vial y Bassoco, segundo comandante. Todos á bordo esperaban por instantes la misma suerte, aunque para evitarla hacian esfuerzos sobrehumanos asidos á los cabos de maniobra; pero solo estaba reservada á aquel desgraciado oficial: la misma reventazon que habia barrido la cubierta levantó la goleta, impulsándola hasta quedar en seco su proa. Picados inmediatamente los palos, disminuyeron las sacudidas, haciéndose sensible la mejora de situacion del buque por la vaciante de la marea, circunstancia providencial que acompañó á la varada.

A las tres y media de la madrugada se descubrió un gran espacio seco por la proa, que el comandante mandó esplorar á varios marineros, para saber si estaban en tierra firme ó en algun banco aislado y obrar en consecuencia. Volvieron en breve los comisionados con la satisfactoria noticia de haber cesado el riesgo personal, noticia que confirmaba la primera claridad del dia, á favor de la que se practicó el desembarco, empezándolo por los heridos y enfermos.

La goleta se hallaba en la playa de Moliets, costa de Francia, en ella se construyeron barracas donde albergar la tripulacion y principalmente los heridos

que ascendian á 11, entre ellos el carpintero, procediéndose al salvamento de los pertrechos.

El casco no presentaba averías irremediables, consistiendo la principal en un rumbo bajo la cinta, que se tapó, calafateando otras filtraciones inmediatas á la quilla, con el intento de ponerlo á flote en marea viva. Un nuevo temporal deshizo, sin embargo, los trabajos preparatorios antes de la época en que habian de utilizarse.

El *Maire* de Moliets Mr. Coutier, cuyo nombre consignamos con placer, ofreció al comandante cuantos auxilios estaban á su alcance, llevando su generoso proceder hasta permitir se cortasen de la finca de su propiedad los pinos y otras maderas que se necesitaron para puntales, picaderos y otros útiles. Proporcionó en el pueblo una casa para habilitarla como enfermería para los heridos; mandó que los vecinos del mismo facilitasen las herramientas que pudieran servir al salvamento de la goleta y asistió á la Misa y entierro que se hizo al desgraciado Vial, cuyo cadaver fué arrojado por la mar en las inmediaciones del buque, el 29 de Mayo.

La *Martin Alvarez* salió á flote en la marea viva de Junio y fué llevada á Pasajes por tres trincaduras de aquel apostadero; pero el presupuesto de su carena era tan elevado, que se dispuso la venta en pública subasta, rematándose en la cantidad do 16.600 rs.

El consejo de guerra declaró absuelto de todo cargo al comandante D. Florencio Montojo.

1852.

MARCIAL.

Una fuerte fugada que sorprendió al falucho de segunda clase *Marcial* con todo aparejo, en el momento de aproximarse á la Rábita, provincia de Almeria, lo zozobró el 16 de Junio ahogándose el segundo capitan, D. Eduardo Camero, el condestable y siete marineros. El capitan, segundo piloto D. José Carreras y 16 individuos de la tripulacion se salvaron por la decision de los matriculados de Albuñol, que acudieron inmediatamente con embarcaciones en su auxilio. El buque no volvió á verse.

Con motivo de esta pérdida se estableció como jurisprudencia, por Real órden de 25 de Agosto, que se reemplacen á la gente de mar, contramaestres, maestranza, etc., las prendas de equipo que pierdan irremediablemente en naufragio, incendio ú otro accidente desgraciado, siempre que á la peticion acompañe sumaria que acredite la causa de la falta.

En el expediente formado sobre este suceso se probó que el capitan ya en el agua, sin ocuparse de sí mismo, atendió con gran serenidad al salvamento de su gente: fué por lo mismo propuesto para recompensa, otorgándole S. M. la graduacion de alferez de fragata.

PIZARRO.

Las tentativas que para apoderarse de la isla de Cuba se hicieron por bandas piráticas procedentes de los puertos de los Estados-Unidos, no habian terminado en este año. Las autoridades de aquella isla tenian noticia de las maquinaciones de sus enemigos y estaban prevenidas, asi que al avistarse desde el Morro el 10 de Setiembre una fragata cuyas maniobras eran sospechosas y que despues de fachear sobre la costa se dirigia hácia sotavento, salió de la Habana con objeto de reconocerla el vapor *Pizarro*, de 350 caballos y 6 cañones, buque de ruedas que en ocasiones anteriores habia probado la excelencia de su marcha.

El *Pizarro* avistó una fragata en efecto, y no tardó en estar á su costado; pero era la española nombrada *Balear*, que habia tambien salido de la Habana. Por ella supo que la americana sospechosa se habia dirigido al puerto de Mariel, rumbo que inmediatamente y á toda velocidad emprendió el vapor. A las siete de la noche el comandante, capitan de navío D. Francisco Grandallana, que se hallaba sobre el tambor, acompañado del práctico, llamó la atencion de este sobre la distancia á que navegaban de la costa, que le parecia muy corta; y no satisfaciéndole la opinion contraria de este, que se estimaba á tres millas, mandó parar la máquina y darle todo impulso hácia atrás, determinacion que no pudo ya impedir la varada del buque.

Esta tuvo lugar sin violencia y segun despues se vió en el sitio denominado Tango Farango, unos tres cables del Mariel. La mar estaba picada, y urgía evitar su efecto sobre el buque que habia quedado con 13 piés de agua por la proa y 21 á popa, así fué la primera providencia tender el mayor anclote, pasar á popa la artilleria, cadenas y municiones, y vaciar la aguada, mientras pasaba un bote al Mariel á solicitar auxilio del bergantin *Gravina*, que allí estaba, y á dar aviso á la Habana de la ocurrencia.

Este llegó, por tierra, en la tarde del 11, y en la misma salió el comandante general del apostadero en el vapor mercante *Habanero*, llevando elementos de toda especie que le hacian confiar no tuviera mal resultado la varada: sus cálculos fallaron á pesar de todo, por una circunstancia que puede calificarse de extraordinaria en las costas de aquella isla y más en tal estacion, que fué la gruesa mar del O. y NO. que recaló despues de varado el vapor y que rompiendo sobre él lo salvaba. El *Habanero* no pudo acercarse al lugar del suceso que hacia muy peligroso esta misma mar: entró en el Mariel por la noche, donde se hallaba ya una parte de la dotacion del *Pizarro*, abandonado, como era natural despues de los mayores esfuerzos, á que habia contribuido la tripulacion del *Gravina*.

Cuando calmó la mar, se encontró el vapor casi en seco, teniendo por la popa tan solo 3 $^1/_2$ piés de agua: los fondos no habian sufrido, sin embargo, lo que debia esperarse, nó apareciendo á la vista ninguna lesion importante. Estaban aventadas las costuras, desmentido

el codaste y un tanto lastimados los pantoques; mas aunque debia suponerse mayor avería en la quilla y aparaduras, el reconocimiento interior y exterior verificado, no descubria daño en las ligazones, dando orígen á la esperanza de volverlo á flote por grandes y muchas que fueran las dificultades

Volvió á reinar la actividad en el buque, no menos que en el arsenal y puerto de la Habana, desde donde se preparaban y remitian bombas, cabrias, embarcaciones y anclas de las mayores dimensiones. Apenas la resaca de aquella playa abierta permitia el acceso, sin distincion de noche ó dia recomenzaban los trabajos de alijo, no limitados á los pesos manejables, sino tambien á las calderas, cilindros, condensadores, eje y todas esas enormes piezas de maquinaria, cuyo manejo aun en los arsenales es difícil.

Desde el 30 de Setiembre al 8 de Octubre reinaron fuertes brisotes del NE. y NNE. que impidieron la prosecucion de los trabajos, continuando la mar en los sucesivos en términos de no poder atracarse al buque más que en las horas de la amanecida. A pesar de esta nueva contrariedad y de lo que como consecuencia habian padecido los fondos, el vapor no solo se encontraba á plan barrido; esto es, vacío de todos sus efectos el 29 de Octubre, sino que tambien estaban terminados los preparativos para la faena que habia de ponerlo á flote, arrancándole del lecho de piedras en que se hallaba.

El comandante general del apostadero D. José María de Bustillo habia presidido todas las maniobras, apareciendo frecuentemente en Tango-Farango y comu-

nicando á todos su actividad, no menos que el ardiente deseo de salvar un buque, por tantos conceptos apreciado en la marina. El *Pizarro* se habia distinguido en la persecucion de las dos expediciones de filibusteros; habia traido á la capital al traidor Lopez; era de sobresaliente andar, como se ha dicho y era temido por los vapores de Nueva-Orleans, que más de una vez lo habian visto en su seguimiento á menos distancia de la que podian atravesar sus proyectiles Su situacion en la playa era tan desesperada, que el logro de la maniobra que iba á intentarse, habia naturalmente de enaltecer la reputacion y los timbres de un cuerpo que en tanto estima los suyos. La entrada del *Pizarro* en la Habana seria festejada en la ciudad como un verdadero acontecimiento, que mucho que desde el general al marinero pusieron cuanto cabia en sus facultades para realizarla. Distinguiéronse los que dotaban el vapor, mereciendo en más de una ocasion que el comandante general dijera de ellos «que grandes eran la abnegacion y el interés de su comandante, oficiales y tripulacion, para hacerse notar en aquellos trabajos en que rivalizaban todos los de la escuadra hasta el punto de no dejarle nada que desear (1).»

Los preparativos de la faena consistian en haber llenado el plan del buque con pipería vacía, de la que tenia tambien una guirnalda exterior. En el sitio de más agua se habian tendido tres anclas de 70 quintales con 300 brazas de cadena de 22 líneas, cada una

(1) Comunicacion núm. 336 de 4 de Octubre de 1852.

engalgadas con anclotes de 20 quintales y 50 brazas de calabrote. Sobre las cadenas se habian dado amantes y aparejos de tumbar que iban á parar á un sistema de cabrestantes establecidos en la playa; y por último, para no descender á detalles, los vapores *Isabel II* de 500 caballos, *Colon* y *Blasco de Garay* de 350 cada uno, fondearon con 200 brazas de cadena, recibiendo por la popa cables de cañamo fijos en el *Pizarro*.

A una señal convenida de antemano, estas fuerzas, que bastaran para mover una masa mayor en muchas veces que el buque embarrancado, obraron simultáneamente con lentitud primero y con todo esfuerzo despues. Los cables, las cadenas se partieron como hilos; se dieron otros, se repitió una y otra vez la operacion y el casco, cuyos miembros crugian, no se movió de su sitio. El *Pizarro* estaba perdido.

No quedaba otra cosa que hacer que aprovechar los materiales, y esto se hizo, procediendo al desguace y salvando las curvas, perneria y herrajes.

Estos, los pertrechos, artilleria, máquina y cuanto podia utilizarse, sirvieron para la construccion en el arsenal de la Carraca de otro vapor de las mismas dimensiones y forma que con el propio nombre de *Pizarro* ha prestado y sigue prestando hoy buenos servicios en el mar de las Antillas.

El consejo de guerra celebrado en la Habana en 4 de Diciembre, declaró por unanimidad absuelto al capitan de navío D. Francisco Grandallana, condenando al práctico de costa á la pena de dos años de campaña, en clase de grumete, en los búques de la Armada.

1856.

FERNANDO EL CATÓTICO.

El servicio de correos entre la Península y las posesiones de América, verificado desde muy antiguo por buques de guerra y con posterioridad por los de empresas particulares que lo subastaban, se organizó de nuevo por el Estado en 1851, sustituyendo con magníficos vapores, que salian mensualmente de Cádiz y la Habana, las corbetas de vela encargadas hasta entonces de la conduccion de la correspondencia.

Uno de estos nuevos buques era el *Fernando el Católico*, especialmente dispuesto para el objeto á que se destinaba, estándolo tambien para trasformarse fácilmente en buque de combate, montando 16 cañones de á 68. Medía 1.500 toneladas, tenia aparejo de fragata y máquina de 500 caballos. La belleza notable de sus formas, el lujo y buen servicio de sus cámaras y más que todo la excelencia de sus propiedades, principalmente la velocidad de la marcha, que acreditó en repetidos viajes, haciendo algunos en 15 dias, brevedad sin ejemplo hasta entonces, le conquistaron una buena reputacion en la marina y el favor de los viajeros, que lo preferian á los demás buques de la línea.

El 13 de Diciembre de 1855 salió de Cádiz para hacer la última de sus travesias: verificó sin incidente las escalas de Canarias y Puerto-Rico, desde donde

continuó la derrota á la Habana con 114 pasajeros. A la puesta del sol, el 2 de Enero, embocado el canal viejo de Bahamá, se situaron por marcacion y distancia estimada á la sierra de Moa y tomado este como punto de partida para la navegacion de la noche, que se presentaba despejada, enmendaron el rumbo á las nueve para buscar el fanal de Maternillos. A la una y media de la madrugada, el centinela de la serviola de estribor gritó *rompientes por la proa,* voz seguida por el choque en ellas del vapor, con velocidad que pasaba de 10 millas impulsada por la máquina y el aparejo.

Adoptadas las primeras medidas marineras, se descubrió al amanecer, que el buque estaba cercado de arrecifes; la costa baja muy inmediata y un bergantin-goleta varado tambien al otro lado de la punta de Covarrubias, en que se hallaba el Fernando. Mientras se construian en la playa barracas para los pasajeros se alijaba de carbon y aguada y continuaban los esfuerzos hechos con la máquina y los anclotes tendidos por la popa, se despachó un bote para pedir auxilio al puerto de Nuevitas, distante 26 millas.

A medida que se elevaba el sol, crecia la fuerza de la brisa y aumentaba la mar, empeorando la situacion del buque que empezaba á hacer agua por los fondos.

En la amanecida del 5 se presentó el vapor *Don Juan de Austria*, procedente de Nuevitas, con socorro de gente, anclas y embarcaciones, haciéndolo el 6 el vapor mercante *Pelayo* con el comandante de marina, el del bergantin *Valdés* y nuevo refuerzo de marinería

y maestranza. Con estos elementos se procuró un esfuerzo supremo á la hora de la pleamar, funcionando la máquina del *Fernando*, la del *Pelayo*, á quien se dieron calabrotes de remolque y las anclas tendidas; pero nada se consiguió, determinando, en consecuencia que el *Pelayo* llevase á la Habana la correspondencia, pasajeros y algunos efectos de la carga del *Fernando*.

El tiempo, aunque con brisas frescas, permitió trabajar con alguna esperanza en las horas de las mareas, aunque estas son poco sensibles en las costas de Cuba; el *Don Juan de Austria* sustituyó al *Pelayo*, ayudando la máquina del *Fernando*, no solo en las tentativas para salir, sino tambien para achicar el agua de los fondos. Pronto faltó este poderoso auxiliar: el dia 7 la bajada del barómetro y el cáriz anunciaron la proximidad del Norte, que en aquella estacion azota con furia las costas de la isla. El romper de la mar alternó con las sacudidas del buque en los escollos, la gente abandonó su alojamiento invadido por el agua y el maquinista participó estar completamente inutilizada la del *Fernando*.

Al dia siguiente se marcaba en la bodega, como en las playas, el flujo y el reflujo de la mar, lo que no fué obstáculo, para continuar la extraccion de efectos, que con harto trabajo se conducian á tierra.

En la Habana causó la noticia del siniestro la penosa sensacion que correspondia á la estima y aun afecto que se tenia por el *Fernando*; no se daba crédito á la pintura de su situacion desesperada, que hacian los

del *Pelayo*, ni se perdian las esperanza de que la inteligencia y los recursos de la marina lograran salvar el casco y llevarlo, aunque destrozado, al arsenal. Actividad eléctrica reinó en este establecimiento preparando bombas, máquinas, perchas, efectos de toda especie que se embarcaban simultáneamente en los vapores *Pizarro*, *Leon* y *Blasco de Garay*.

Estos buques con marinería y maestranza, llegaron á Covarrubias el 12 de Enero. Cuantos recursos pueden sacarse del arte marinero, fueron sucesivamente ensayados con fe é inteligencia, pero inútilmente. Seria largo enumerar las maniobras emprendidas, con que se logró mover el buque, despues de desfondado, con el fin de tapar provisionalmente los rumbos: todas ellas acreditan á los Jefes que las dirigieron; baste saber que en junta que estos tuvieron el dia 19 de Marzo se reconoció la imposibilidad de conservar á flote el casco, aun cuando saliera de su cama de piedras, quedando decidido el abandono del *Fernando*, si bien se siguió, hasta el 25 de Abril, sacando piezas de la máquina y arrancando cobre y efectos del vaso.

Los dias 22 y 23 de Julio se reunió en la Habana el consejo de guerra que segun Ordenanza habia de juzgar la pérdida del *Fernando el Católico*, elevando á la aprobacion de S. M. la sentencia acordada por mayoría de votos. El Supremo Tribunal de Guerra y Marina hizo varios reparos tanto sobre esta como sobre la propuesta de aprobacion del auditor del apostadero que la consideraba dividida en dos partes; ejecutoria la una y pendiente de resolucion la otra, y S. M. conformán-

dose con la primera, determinó sufriera el comandante del buque náufrago la pena de dos años de suspension de empleo á que habia sido sentenciado, debiendo calificarlo el Almirantazgo para sus servicios ulteriores, y que el oficial que estaba de guardia en el momento de la varada fuera severamente amonestado por no haber hecho observar las reglas de policía, y calificado igualmente por el Almirantazgo.

1854.

SOBERANO.

—

El navío *Soberano* de 74 cañones, antes llamado *San Pablo*, fué uno de los que, llevando precisamente los nombres de los doce discípulos escogidos por el Salvador para evangelizar el mundo, se construyeron á la par en las gradas del astillero de Ferrol y bajaron al agua en 1770. Cambiado su nombre por el de otro navío del mismo porte que se desguazó en el arsenal de la Carraca en 1804, ya el único de sus compañeros, llegó á serlo tambien de los buques de su clase, en una nacion que que tantos ha contado. Su historia es un compendio de la de la marina española y encierra por lo tanto páginas bien tristes que no es oportunidad de registrar; pasámoslas hasta llegar al año de 1845 que ofreciendo más risueño aspecto á la renaciente armada, le presentó este buque, notable por más de un concepto, re-

cientemente carenado y armado con un esmero y aun lujo que demostraba la prediKECCION á un venerado objeto, resto y memoria de opulencia pasada.

Navegó pacíficamente en el mar de las Antillas y costas de la Península, sirviendo de escuela práctica á muchos de nuestros jefes y oficiales, sin perder en su vetusta edad la excelencia de sus propiedades marineras ni la rapidez sobresaliente de su marcha, hasta el año de 1854 en que, eclipsado su prestigio por la comparacion con otros buques recientemente construidos, y dispuesto el envio de considerables refuerzos al ejército de Cuba, fué designado, con varias fragatas y trasportes para este servicio, á cuyo desempeño habia de preceder el desembarco de casi toda su artillería.

Rindió con felicidad su viaje á Puerto-Rico y la Habana, al mando del capitan de navío D. Juan Bautista Lazaga y en el último puerto cargó maderas de construccion para regresar á la Península, en virtud de las órdenes del gobierno. El comandante, que antes de la salida de Cádiz y visto el estado del aforro interior, baos, curvería y considerable quebranto del buque, habia solicitado su reconocimiento, insistió para que se verificase en la Habana, atendiendo á que la estacion de los huracanes en que iba á emprender el regreso á la Península hacia posible el encuentro de tiempos duros y de las averías consiguientes; mas siendo terminantes las órdenes antedichas, se le comunicó la de salida del puerto que verificó con 200 hombres de dotacion y 300 licenciados del ejército de trasporte el 28

de Agosto, escoltándole, hasta desembocar el Canal de Bahama, el vapor *Pizarro*.

El 2 de Setiembre, franco del canal, tomó la vuelta del E. que siguió con vientos del NNE. hasta el 6. Este dia se presentó de mal aspecto, con frecuentes chubascos y mar gruesa: el barómetro descendia, anuncio que se tuvo en cuenta para hacer prudentes preparativos con que recibir el mal tiempo y así, al romper este al medio dia en un furioso chubasco del NE. quedó el navío á la capa, mura á babor, con la gavia en todos los rizos, cangrejo mayor y trinquetilla, el barómetro en 29′ 1.

Nada hacia suponer hasta entonces que era huracan el que se presentaba, de otro modo ocurriria al lector, por la entrada del viento, que se hallaba el navío en su segmento NO. y que le convenia precisamente la vuelta contraria á la que tomó; mas encontrándose el buque en aquel momento en lat. N. 30° 23′ y longitud O. 71° 31′ ó sea en la demora de la tierra N. 58° O. distancia 170 millas, una capa corrida, cual tiene que ser la de un huracan, ofrecia de esta vuelta riesgos mayores, con la probabilidad del encuentro de la costa. Tal debió ser el raciocinio del comandante cuya reputacion marinera es conocida.

Siguió arreciando el viento progresivamente y empeorando el cáriz: á media noche partió la verga mayor por el tercio del sotavento y se hizo trizas la gavia, que se sustituyó al momento con la mesana de capa. La situacion al amanecer era crítica: la mar espantosa, el viento verdadero huracan. Sus efectos eran

palpables en el buque; y no podia estrañarse el movimiento de las tosas y tablones estivados en las baterías á pesar de sus dobles trincas, al ver el de los baos, curvas y cubiertas, que se salian de su sitio. En la bodega habia 50 pulgadas de agua, no menos de dos piés en la primera batería, mientras en el sollado y cámaras nadaban los equipajes.

En la amanecida del 7 disminuyeron sucesivamente las rachas hasta quedar en calma á las ocho de la mañana. Se aprovechó la pausa para reparar con toda actividad las principales averías, asegurar las vergas de trinquete y velacho, y el bauprés, cuya carlinga y barbadas habian faltado, y en esta faena, siendo las nueve y media saltó el viento del NO. con más furia que nunca, aunque sin llegar al límite que alcanzó á las once de la noche, señalando el barómetro 27′ 60 pulgadas.

Difícil es formar idea ni aun aproximada de la situacion del navío en aquel momento, como es difícil que pueda concebirse, por simple relacion, el movimiento, altura y choque de las olas; la fuerza impetuosa del viento, la desarmonia salvaje de sus sonidos, el volar del celaje.... el huracan, en fin.

Dieu des chrétiens! c'est surtout dans les eaux de l'abime et dans les profondeurs des cieux que tu as gravé bien fortement les traits de ta toute-puissance! (1).

Una de las rachas desfondó el cangrejo mayor, rifó la trinquetilla y la mesana, dejando sin vela, ó lo

(1) Chateaubriand.—*Génie du Christianisme.*

que es lo mismo, sin defensa la vieja nave. Crugian horriblemente sus costados, percibiéndose á simple vista el desprendimiento de los baos y el juego de los puntales, cual si todas aquellas piezas, unidas por mano del hombre, se vieran libres de obediencia á las leyes que presidieron á su conjunto. El buque conservaba noblemente la mura á la mar; pero qué movimientos, qué balances los suyos! El agua entraba por una y otra banda por encima del alcázar, sin que todas las bombas bastasen á evacuarla, pues que volvia á la bodega por las costuras y trancaniles. Por momentos se esperaba el desarbolo de los palos, cuyas jarcias, así por su elasticidad como por el movimiento de los cadenotes, aparecian en banda, y en efecto, partieron los estais del mastelero de gavia, amagando este venirse á la cubierta. Entonces seis marineros, verdaderos hombres de mar, subieron voluntariamente á picar sus jarcias, y el mastelero cayó al agua llevándose parte de la cofa que sostenia á aquellos valientes.

Un eminente orador sagrado ha descrito esta peligrosa faena y algunas otras situaciones del navío, en la forma siguiente:

«El mastelero pierde su equilibrio y es preciso picarlo. Valerosos marineros suben á la cofa á ejecutar la arriesgada operacion con inminente y continuo riesgo de perecer. En medio del violento balancear del buque, no dejando percibir apenas los golpes de los operarios ni la voz de mando del capitan el chasquido horrísono de las velas hechas pedazos, el ruido estrepitoso de las olas y el zumbido infernal de los vientos;

el palo ya sin apoyo amenaza caer sobre la muchedumbre apiñada en la cubierta. En situacion tan angustiosa todos enmudecen sobrecojidos de espanto, porque al caer precisamente muchos perecerán, y el barco franqueará á lo menos uno de sus costados á las olas embravecidas. La muerte que se ve venir encima por momentos, hiela la sangre en las venas, muda la color, seca y arruga la piel, agarrota los nervios, y el viviente entonces entre ser y no ser parece una figura humana sin movimiento; vive y respira aun, y ya es un cadáver. Al desprenderse el palo un balance lo arroja á la mar con la mitad de la cofa donde trabajaban los valientes marineros. Un grito de horror se arranca de los pechos de todos ¡Ah!.... ah!.... se salvaron! milagro de la Virgen del Carmen! se salvaron!... quedando asidos y juntos en el resto de la cofa, asomados al precipicio!....

»Tres dias de continua angustia sin tomar alimento apenas, ocupada la tripulacion, los marinos en ejecutar las difíciles y peligrosas maniobras que con serenidad imperturbable ordenaba el diestro comandante, y los demás veteranos del ejército que regresaban á la madre patria á descansar de las belicosas fatigas, empleados en achicar el barco del agua que entrando á raudales lo inundaba, dejaron las fuerzas rendidas y los ánimos desfallecidos. Pero el temporal arrecia de nuevo; reprodúcense las escenas anteriores: los peligros aumentan, porque la nave vieja y muy mal parada apenas puede ya resistir. La proa se resiente; el contrafoc se lo lleva la mar, toda la arboladura pe-

ligra, y cuatro bombas reales, y todos los baldes y cuantos objetos cóncavos hay en el navío, no bastan á reducir el agua que lo anega. Cordones de gente con esta á la rodilla en la segunda batería, inundada completamente la bodega, devuelven á la mar sus ondas invasoras. En tanto el timon se entorpece, crúzase el buque presentando un costado á las olas embravecidas, y reclinándose á pesar de sus veinte y ocho piés de altura sobre ellas, deja franca la cubierta que invaden estrepitosas. En un golpe de mar se creyeron todos sumergidos, cuando todavía no empezaban á recobrarse del horroroso encuentro en que todos cayeron, contusos unos, heridos otros y maltratados los más. En aquella terrible situacion un infeliz atacado del *vómito* rendia su alma al Criador: triste y miserable despojo para aplacar la furia de la mar alborotada. Y para que nada faltase á aquella horrorosa escena de desolacion, derrámanse los calderos en que al cabo de tantos dias se intentaba preparar un poco de alimento; la grasa se inflama, y ese nuevo elemento amenazando devorarlo todo, viene como á conjurarse con las aguas, para apurar las fuerzas de los desdichados navegantes. Segunda vez aparece el incendio en los depósitos de combustible; y nuevas ansias y nuevas congojas. Será, Señor, que una agonia lenta y continuamente escitada por nuevos riesgos acabe al fin con esos valientes, contra quienes se conjuran todos los elementos? Ya no quedaba más que media vela; faltando esa la catástrofe era inevitable. El barco desencuadernado, abiertas sus curvas, desplomados los maderos del fondo, en-

trando el agua á torrentes, parecia una esponja que por todos sus poros la recibe. No era ya nave, era una mar pequeña separada de una mar inmensa por un frágil casco de madera. Las luces de San Telmo, meteoros fatídicos que se dejan ver en los temporales, alumbraban con su triste y pálido reflejo aquella escena de horror y de desolacion (1).»

Esta elegante descripcion es exacta. El 8 rolando el viento del SO. al SE. se fijó por este rumbo hácia el medio dia; con alguna disminucion en su fuerza, que permitió reponer la trinquetilla y mesana de capa, tesar las jarcias mayores y envergar un trinquete, vela que sirvió al dia siguiente 9 para correr un nuevo temporal del Sur, rabiza del huracan. En esta corrida acaeció el entorpecimiento de los guardines del timon que dió ocasion á que atravesándose el navío recibiera tres golpes de mar que hubieron de zozobrarlo. Ocur-

---

(1) Sermon que en la solemne funcion consagrada á María Santísima del Cármen por el comandante del navío *Soberano* D. Juan Bautista Lazaga y por los oficiales y tripulacion del mismo en cumplimiento de un voto por haberlos librado del naufragio en el hucaracan que sufrieron desde el 6 al 12 de Setiembre, predicó en la Santa Iglesia metropolitana de Santiago de Cuba el 26 de Octubre de 1854, el Dr. D. Juan Nepomuceno Lobo, dignidad de Tesorero de la misma y Provisor Vicario del Arzobispado, con asistencia del Ilmo. Sr. Arzobispo, del General Gobernador, de los cabildos eclesiástico y secular, y demás autoridades.—Cuba, 1854, imprenta de D. Miguel Antonio Martinez.

rieron tambien entonces los dos incendios, procediendo el más sério de combustion espontánea en las carboneras. Aun despues de terminado el temporal sufrió el buque sus consecuencias, quedando tres dias encalmado, juguete de la encontrada mar del huracan. En este tiempo se arrojó al agua mucha parte de la tablonería de cedro que iba en las baterías y que, enguachbarnada con el agua, habia aumentado considerablemente su peso.

Un fenómeno digno de estudio se observó en este buque. Al siguiente dia de su salida de la Habana apareció á bordo la fiebre amarilla de que fallecieron cuatro individuos en poco tiempo. Empezó el huracan habiendo 18 invadidos en la enfermería y con la excepcion de dos, que murieron en los momentos más críticos, curaron todos con el temporal, y pasado este no volvió á presentarse la epidemia.

El dia 13, despejado el tiempo y entablado el viento del NE., se hizo rumbo á la costa de los Estados-Unidos, con intencion de tomar el puerto de Norfolk; mas habiendo recalado á sotavento y no estando el navío en estado de barloventear, determinó el comandante arribar á la isla de Cuba, ocupándose la gente de camino en reparar del mejor modo posible los descalabros sufridos. La navegacion no ofreció otro incidente digno de mencion, hasta la entrada en el puerto del Guantánamo que verificó el navío el 8 de Octubre, varando en el interior bajo el impulso de una recia turbonada; pero salió á flote con facilidad y remolcado por el vapor *Pizarro*, pasó el 16 á Santiago

de Cuba, último puerto que habia de visitar el viejo *Soberano*.

Algunos dias despues la ciudad presentaba una escena tiernísima. La tripulacion del navío, cuya serenidad no decayó un instante en la pavorosa situacion del buque, marchaba dirigida por los oficiales, con su comandante á la cabeza, en direccion al templo, para cumplir un voto solemne hecho, «no sollozando cobardes, pero sí llenos de un santo temor ante el poder de Dios y de esperanza en María, estrella del mar, fuerte escudo contra el gigante que tendido bajo la nave, se rebulle al sentirla, se hunde, y deja franco el paso ó se revela (1).» La poblacion toda solemnizó é hizo suya la fiesta celebrada en accion de gracias por los marinos.

La junta de asistencia del apostadero acordó; «que el capitan de navío D. Juan Bautista Lazaga llenó sus deberes en el mando del nombrado *Soberano*, en las providencias que tomó antes y despues del huracan y en la arribada, que estaba completamente justificada,» cuyo fallo obtuvo la sancion Real, y como aquel comandante hubiera elogiado altamente el comportamiento de sus oficiales, de la tripulacion y aun de los trasportes, recomendando con especialidad á los que picaron el mastelero de gavia y algunos otros é impetrando la munificencia de S. M. en favor de los que sufrieron fractura de miembros, heridas ó contusiones, se dis-

---

(1) Sermon citado.

puso la formacion de un sumario para premiar debidamente á los que más se habian distinguido.

Volviendo al navío, una comision de jefes y peritos nombrada para reconocerlo minuciosamente encontró que todas las piezas principales que constituyen la seguridad y solidez de las embarcaciones se hallaban en este sin trabazon y desmentidas de su sitio; los pernos y clavazon movidos, siendo la inutilidad en que habia quedado el buque tan completa, que solo examinándolo, podia formarse idea de su estado. La parte de proa, desde el palo trinquete, presentaba un hundimiento notable; las cubiertas, ondulaciones increibles; todas las curvas fuera de su sitio, hallándose además 18 de ellas partidas por la bragada y sin union los costados, por lo tanto; aventados algunos tablones de los fondos, orígen del agua que aun en reposo seguia haciendo el casco: en una palabra, ni aun la traslacion á la capital, remolcado y escoltado por vapores se juzgó prudente.

Quedó, pues, sentenciado el *Soberano*, y se sacaron en consecuencia todos sus pertrechos, dejando á bordo un oficial con una seccion de marinería para achicar por intérvalos el agua. Esta fué en aumento progresivo hasta que no pudiendo contenerla, se varó el buque en el interior del puerto el 4 de Junio de 1855, utilizándolo aun así para el servicio de la sanidad, hasta que un incendio involuntario lo destruyó en Octubre de 1855.

En el Museo naval, salon de ministros, se encuentran con el núm. 783 unas trizas del trinquete y can-

grejo mayor, recogidas despues del huracan. Los nudos que este formó, sacudiendo los restos de aquellas velas, presentan la consistencia de la piedra.

1856.

GALGO.

El falucho de primera clase *Galgo* perteneciente al apostadero de guarda-costas de Barcelona y mandado por el alfézez de navío D. Enrique Ponte y Trillo, salió de aquel puerto el 3 de Enero con órden para cruzar por 15 dias sobre Rosas y Cabo Creux. Aunque las instrucciones, al indicar la fecha de la salida, dejaban al comandante la posibilidad de suspenderla en caso de mal tiempo, y aunque malo era, en efecto en tal momento, aquel pundonoroso oficial creyó que podria interpretarse mal su detencion, siendo el viento reinante del SO. favorable para su derrota, haciéndose á la mar, en consecuencia, con poca vela y todas las precauciones del caso.

La noche fué oscura y tempestuosa, en términos de no distinguirse la costa, que seguian á corta distancia; descargaban con frecuencia fuertes chubascos de viento y agua, que desorientaron al práctico, y bajo la presion de uno de ellos el buque embarrancó sin que fuera posible distinguir en dónde.

Aferradas las velas, ninguna otra disposicion habia que tomar, si se exceptúa la de asegurarse cada cual

á los cabos, porque la mar rompia sobre el falucho, arrebatando los objetos de la cubierta. Así pasaron toda la noche, esperando por instantes ver desaparecer bajo los piés el buque, tumbado ya sobre una banda y deseando con ansia la aparicion del dia, que vino para mostrarles una playa desierta, de acceso difícil por la resaca.

Perdida la esperanza de auxilio exterior, y reconocido el sitio, que era entre los rios Muga y Fluvia, el comandante preguntó si habia alguno que voluntariamente quisiera ganar á nado la playa para intentar la tension de un cabo ó andarivel que sirviera para la salvacion de todos. Cuatro marineros se arrojaron al agua con tan noble objeto; pero ninguno pudo conservar el cabo en la lucha sostenida con la resaca: á duras penas consiguieron solos alcanzar la playa, dirigiéndose al pueblo inmediato en demanda de auxilio. En tanto el *Galgo* daba señales de deshacerse por instantes, con los crugidos de sus miembros y los choques repetidos de la mar. Ponte no creyó prudente esperar el regreso de los que tomaron tierra; calculó que podrian no encontrar el auxilio que buscaban y tal vez esperaba para los demás el buen éxito alcanzado por los primeros nadadores; animó, pues, á los que con él estaban y ordenó el abandono del buque que todos hicieron á excepcion de cuatro, que por no saber sostenerse en el agua, quedaron amarrados al palo.

El desgraciado comandante calculó mal sus fuerzas que lo abandonaron, pereciendo en la resaca con un muchacho de corta edad que servia en el falucho: los

demás ganaron la tierra, aunque mal heridos y magullados algunos, y llegando por la tarde el ayudante de marina del distrito, el alcalde y cura del pueblo con algunos matriculados y carabineros, se salvaron los cuatro individuos que habian quedado á bordo, y se atendió á las necesidades de los náufragos, desnudos y estenuados. El vapor *Lepanto* los recogió despues en Rosas, en número de 48, dejando en el hospital, en estado grave, al practicante y un marinero.

El Almirantazgo, con vista de la sumaria formada sobre el siniestro, juzgó que la pérdida del *Galgo* debia conceptuarse irremediable; pero que su salida del puerto de Barcelona fué inoportuna, no pronunciando cargo contra el comandante, porque la pérdida de su vida lo hacia desgraciadamente innecesario.

1860.

SANTA ISABEL.—ROSALIA.—SAETA.—LOBO.

Temporal del 7 de Enero.

—

Al empezar este año, las fuerzas navales que al mando del teniente general D. José María de Bustillo compartian con el ejército las glorias de la campaña de Africa, se hallaban convenientemente distribuidas, y ocupadas en proveer á todas las necesidades de aquel. La parte principal, dirigida por el general en persona, cubria el flanco izquierdo, avanzando por la costa,

mientras que otras, con un crecido número de trasportes de vapor conducian y organizaban desde los puertos del litoral el material inmenso de boca y guerra exigido por las operaciones. Sin atender á los que con este objeto se hallaban diseminados, ni á los dichos trasportes, los buques que en la expresada fecha se encontraban á la vista del teatro de la guerra eran los siguientes:

Navío Reina Isabel.
Fragatas Princesa de Asturias.
» Blanca.
» Villa de Bilbao.
Vapores Isabel II.
» Colon.
» Vulcano.
» Leon.
» Alerta.
» Piles.
Vapores Lepanto.
» Santa Isabel.
» Buenaventura.
» Céres.
» Rosalia.
» Alava.
Urcas Antilla.
» Marigalante.
4 Faluchos.
16 Cañoneros.

El 7 de Enero, con marcados indicios de Levante; para cuyo viento, tempestuoso de ordinario, ningun abrigo ofrece la costa N. de Marruecos, avanzó el ejército sin oposicion hasta cerca del Cabo Negro. Los buques fondearon en la inmediacion con viento al SE. que dificultaba ya el barqueo y que hizo muy penoso el trasbordo de granadas y municiones que precipitadamente se sacaron del vapor *Barcino*, por haberse declarado fuego en sus carboneras. A mediodia estaban confirmadas las indicaciones de la proximidad del mal tiempo, lo que obligó á disponer la salida para

Ceuta de los vapores trasportes, llevándose á remolque los cañoneros, y para Algeciras ó Puente Mayorga de las fragatas y buques grandes. Quedaron en Cabo Negro con el general, que arbolaba su insignia en el vapor *Lepanto*, los de la misma clase *Vulcano*, *Céres*, *Leon*, *Buenaventura*, *Rosalía*, *Alerta* y trasporte *Tharsis*, no porque ofreciera seguridad para ellos aquella ingrata costa, sino por la influencia ejercida por su vista en el soldado, para el que la escuadra era no solo un elemento de fuerza, sino tambien el almacen de sus provisiones y el lazo de union con la patria que en medio de las fatigas y penalidades, podia descubrir á través de los celajes. Esta consideracion se sobreponia á toda otra en el ánimo del general Bustillo, cuya resolucion fué la de permanecer al ancla mientras fuese humanamente posible, si bien con las precauciones marineras del caso, que hizo adoptar á todos los buques, con la órden de imitar sus movimientos si no hubiere lugar á disponerlos por señales.

A las 9 de la noche, en un chubasco ahuracanado del E., que era precisamente travesía, partió la cadena del vapor *Lepanto* é instantáneamente la de la segunda ancla, que se habia fondeado. El vapor, á toda máquina, intentó entonces salir avante, disparando un cohete, que fué señal para que los demás largasen las cadenas y lo imitaran. Alguna confusion se originó de aquí, por el cuidado que todos ponian en salir sin abordarse, cuyo cuidado, la fuerza del temporal y las cadenas que arrastraba el *Lepanto*, fueron causa de que atravesado, se viera cerca de las rompientes, en

inminente riesgo de perderse, por no ser motivo de la pérdida de algun otro. Un abordaje con el vapor *Tharsis* le sacó de peligro; pues enderezada la proa á la mar con el choque, aunque desarbolado del bauprés, habiendo largado por mano las cadenas granjeó á barlovento y consiguió tomar el fondeadero de Puente Mayorga el 8 al mediodía, ayudado con los cangrejos.

Los demás buques, segun su fuerza y propiedades se dirigieron al mismo fondeadero, á los de Algeciras, Gibraltar y Ceuta, y algunos, desembocando el Estrecho, se guarecieron en la ensenada de Jeremías, con grandes trabajos y averías, siendo las más considerables las de los vapores *Leon, Alerta* y *Buenaventura*.

Un testigo presencial describe de este modo aquel horrible temporal y la situacion del ejército:

«Sopla un furioso Sueste y la mar revienta con un ímpetu espantoso sobre las playas en que se encuentran nuestras tropas.

»Todos los buques que se hallaban en el puerto del Sur de Ceuta se han pasado al puerto del Norte.

»Los viejos marinos anuncian un temporal deshecho.

»Los vapores que siguen por la costa la marcha de nuestro ejército, empiezan á presentarse y á pasar por delante de estas aguas para buscar un abrigo en la bahía de Algeciras ó Gibraltar.....

»Algunos no juzgan conveniente atravesar el Estrecho, y se guarecen en este puerto, atestado de lanchas cañoneras, de chalanas, de botes, de faluchos y de buques de alto bordo.

»¡Es decir que el ejército se queda solo y abandonado á cinco leguas de esta plaza, en un arenal desierto, en un terreno completamente salvaje!

»¡Es decir, que á estas horas aquella bendecida caravana de compatriotas nuestros se encuentra incomunicada por mar y por tierra con el resto del mundo, sin noticias de la patria, sin serle dado recibirlas, desprovista de medios de subsistencia y persuadida de que no pueden llegarle de ningun lado!

»¡Oh, qué situacion tan horrible si el temporal continúa! Todo el poder y toda la ciencia de los hombres no bastarian á socorrer por mar á nuestras tropas.....Cuantos buques se acercasen á aquellas playas, naufragarian desastrosamente. Fuerza es, por lo tanto, prescindir de todo proyecto de esta naturaleza.

»Y ¿cómo socorrerles por tierra? ¿y con qué? ¿y por cuántos dias?

»Los verdaderos almacenes están en los buques, y los buques son hoy completamente inaccesibles.

»Los víveres que puede haber en Ceuta los necesita el cuerpo de ejército del general Echagüe, los necesita la poblacion de la plaza, los necesitan cuatro mil enfermos y heridos que residen en ella, los necesita su guarnicion.....

»Y bien; todo se sacrificaria á la más urgente, á la más sagrada necesidad: el ejército que está en camino, y que es depositario de la honra de la patria, seria preferido á todo..... ¿Pero cómo llegar hasta él? Yo lo creo tambien imposible.

. . . .

»Afortunadamente, segun noticias de la marina, el ejército incomunicado tiene cinco raciones.....

»Esto quiere decir que podrá sostenerse tres dias á lo sumo.....

»El imprudente soldado nò piensa nunca en el dia de mañana y malgasta y desperdicia los víveres, cuando no se los come sin órden ni concierto.

»Al declararse hoy el peligro, ¡Dios sabe lo que quedará de las cinco raciones!

»Y el temporal amenaza ser de los más terribles! ¡El Levante puede durar, ha durado muchas veces 15 dias!!

»¡Oh! ¿Y los enfermos? ¿Qué será de los infelices á quienes ataque el cólera en el charco de agua que les sirve de lecho?

»Tendrán que conservarles dentro de las tiendas, al lado de sus camaradas..... y cundirá la tristeza, cundirá el horror, cundirá el contagio.

»Además, puede haber combates; tendremos heridos..... ¡y ni un barco que los recoja, ni un refugio que los libre de la intemperie!

»Entre tanto, se mojarán las armas y las municiones, y no tendrán repuestos de ellas sino para pocos dias!.....y.....

»¡Esto no se puede pensar! ¡es horrible! ¡es horrible! (1)

---

(1) Diario de un testigo de la guerra de Africa por D. Pedro Antonio de Alarcon, pág. 75.

Estas eran precisamente las reflexiones del general Bustillo, más poderosas en él que la prudencia, con que en cualquiera otra ocasion hubiera puesto á su escuadra á cubierto del inminente peligro, que ménos que otro desconocia. Que nada más pudo hacerse, que correspondió con exceso á la confianza en él depositada y á la que en la marina tenia aquel ejército, que nada podia emprender sin ella, lo justifican las líneas trascritas y otras que aun se intercalarán del mismo escritor como testimonio de no dudosa imparcialidad.

Dia 8.

»Han pasado veinticuatro horas, y ni el viento, ni el mar, ni la lluvia, han depuesto su irresistible ira.

»Todo el dia ha sido igual á la noche.

»Seguimos sin noticias del campamento ni de España.

»Solo se comprende por los despojos que el mar arroja sobre la muralla de este puerto que deben haber perecido muchos barcos.

»En un momento en que he salido hoy á ver el mar, han pasado ante mis ojos, arrebatados por las olas, los restos de cien naufragios; ora jarcias y velas, ora quillas y mástiles; aquí bueyes y caballos muertos; allá sacos de mercancías ó de víveres del ejército; por una parte el cadáver de un infeliz marino; por otra tablas, pipas, redes, todo género de vestigios de otras tantas desgracias y ruinas. ¡Es un espectáculo desolador!

»La mar causa espanto, sobre todo hácia el lado del Estrecho. Su punto de contacto con el cielo, presenta una línea tan desordenada y rota, que representa una áspera cadena de montañas. Son las alborotadas olas que se amontonan bramando como titanes enfurecidos..... El agua presenta un color terroso que da miedo, y la inmensa nube que entenebrece el espacio acércase tanto á la tierra, que parece que el cielo puede tocarse con la mano. En tan horrendo panorama, una sola cosa sonrie á la vista, y son las grandes palmas de espuma que saltan al aire por do quiera que encuentran un obstáculo las olas. ¡Y qué fragor, qué estruendo, qué bramidos en la atmósfera, qué roncos truenos sub-marinos!—¡Oh! no seria mayor el tumulto de los elementos el ignorado dia, en que venciendo Hércules á los gigantes Calpe y Abila, abrió paso al Oceano y separó para siempre el Africa de la Europa.

. . . . (1)

Hemos dejado á los buques en pugna con este temporal. De todos los que quedaron con el general en Cabo Negro, la goleta de hélice *Rosalía* de 80 caballos y 2 cañones, mandada por el teniente de navío D. Vicente de Seijas, fué la más desgraciada. A las 8 $^{1}/_{2}$ de la noche del 7 habia partido la cadena del ancla que tenia en el agua, aunque la máquina trabajaba en su ayuda, y desatracándose un tanto de la costa habia fondeado la segunda. Esta faltó igualmente á las

(1) Diario de un testigo de la guerra de Africa, pág. 78.

9 $^1/_2$ bajo una racha ahuracanada que atravesó el buque á la mar, invadiendo esta la cubierta: no obstante, forzando la máquina, con auxilio de la trinquetilla y trinquete antagallado, salió avante con proa al ENE., en tanto no se desfondó esta última vela, accidente que hizo arribar la goleta, poniéndo'a en peligro los golpes de mar, que inundaron el sollado y cámara de la máquina hasta llegar el agua á la rodilla de los fogoneros.

Despues de media noche se volvió á dar la trinquetilla con la mesana de capa que sujetaron un tanto; pero aun con ellas, las cabezadas hacian perder agua á la hélice: el gobierno era difícil, el abatimiento mucho.—El faro de Ceuta que se descubrió por la proa en una clara hizo patente la crítica situacion de la goleta: ensacada sin posibilidad de montar la Almina, era inevitable su pérdida. Hubo momentos en que se abrigó no obstante la esperanza de salvarla. En el intermedio de las rachas, á pesar de la masa de agua que incesantemente se embarcaba, la máquina funcionaba bien y la achicaba; las velas levantaban la proa que se defendia valientemente de la mar; pero esto duró poco: uno de sus golpes anegó la máquina y apagó los fuegos y desde este momento se desvaneció toda esperanza. En efecto, poco tiempo despues, habiendo faltado la driza de la trinquetilla, la *Rosalía* chocaba en una playa enemiga distante de todo socorro!

La permanencia á bordo era imposible: la mar salvaba el casco tumbado amenazando llevarse á cuantos contenia; pero no era más fácil ganar la tierra; tierra

desconocida velada por la oscuridad, que habria de alcanzarse á nado encontrando por fin, en toda probabilidad alguna cábila de moros más feroces que los elementos..... Difícil era la situacion de los náufragos; mas ni era tiempo de reflexionar ni los marinos lo hacen por lo general en el peligro: cuatro marineros arrojados se lanzaron al agua con cabos que lograron llevar á la playa, y el segundo comandante D. Luis Fery el primero, el comandante el último, pasaron por ellos, encontrándose en tierra á las dos de la noche, con excepcion del cuarto maquinista y de dos marineros arrollados por la mar.

Aunque por órden y recomendacion del comandante se esforzaron todos en salvar sus armas, fácilmente se concibe que no lo conseguirian. La revista pasada en el primer momento, hizo ver que contaban con cinco fusiles y otras tantas cartucheras mojadas, con cuyo armamento, sin equipaje, sin víveres, se internaron silenciosos en el monte en la direccion que suponian al ejército, y dieron felizmente con sus avanzadas, sin el menor contratiempo, despues de tres horas de marcha.

No habian acabado, sin embargo, los sinsabores: un peloton de gente desnuda presentándose á la primera claridad del dia, no era la mejor vista para los vigilantes soldados que á buena distancia se preparaban para un recibimiento poco amistoso. ¿Cómo darse á conocer en aquel traje? El comandante resolvió el problema con un *viva la Reina* que ruidosamente repetido por sus subordinados, hizo levantar las bocas de los fusiles.

Momentos despues se oia con interés en el campamento la relacion de las desdichas de aquella pasada noche, y oficiales y soldados, á porfía, agasajaban á los náufragos, partiendo con ellos sus víveres y ropas.

. . . .

La bahía de Algeciras, al empezar el temporal el 7 ofrecia una escena de actividad indescriptible. Los trasportes y demás buques salidos anticipadamente de Cabo Negro, buscaban fondeadero abrigado tras el Peñon ó en Puente Mayorga, mientras los que se hallaban delante de Algeciras aumentaban y reforzaban sus amarras, preparando á la par vergas y masteleros. A las 11 de la noche, que recaló la mar, formalizado ya el temporal, se precipitaron las maniobras, indicando el humo denso de los vapores hallarse listos para todo evento.

El viento del SE. ahuracanado, con mucha mar, reinó toda la noche, impidiendo los auxilios mútuos de los buques: cada cual tenia que valerse de sus propios recursos, y los de gran porte, que los tenian sobrados, como el navío *Reina*, las fragatas *Princesa*, *Blanca* y *Villa de Bilbao*, desafiaron la furia del tiempo caladas vergas y masteleros y con tres anclas bien tendidas por largo. Tambien lo hicieron los vapores *Isabel II*, *Colon*, *Piles* y *Alava*, aunque no impunemente, pues que los dos primeros perdieron un ancla y dos el último; pero los buques de menor porte, atormentados por la mar y recibiendo abordajes de los mercantes que se desamarraban se vieron en condiciones más desventajosas para resistir.

El vapor de ruedas *Santa Isabel* de fuerza de 200 caballos y 4 cañones, que mandaba el teniente de navío. D. Adolfo Guerra, habia tendido sus dos anclas con 90 y 50 brazas de cadena en 9 de fondo, y á las 11 $^1/_2$ de la noche, no estando aun la máquina en disposicion de funcionar, partió á la cabezada una de las cadenas, haciéndolo tan inmediatamente la otra, que no pudo saberse la que faltó primero. El maquinista, que oyó la órden de vapor, arrojó sebo á los hornos para obtenerlo con prontitud; pero fué mayor la del viento en arrojar al buque sobre los arrecifes, dejándolo atravesado á la mar sin posibilidad de salvacion.

El comandante procuró en seguida la de su gente, arriando el bote de sotavento para que tripulado por voluntarios llevase un andarivel á tierra, empresa que fracasó por haberse destrozado la embarcacion en las piedras, si bien salvándose la esquifazon; pero la oscuridad impedia que desde á bordo viesen la desgracia que hubieron de calcular por el tiempo y la no sujecion del cabo.

El práctico se brindó á llevar otro á nado sin mejor éxito, pues aun cuando, segun se supo despues, ganó la tierra, no pudo conservar el chicote de sondaleza que comprometia su propia salvacion. No parecia prudente una tercera tentativa, cuando se suponia que habian perecido los que acometieron las anteriores; la junta de oficiales convino en que no restaba que hacer otra cosa que esperar el dia, cuya venida coincidia con la baja mar, guareciéndose todos en tanto en los parajes ménos combatidos por la mar.

A las 6 ½ de la mañana, con la marea baja, viéndose bien la costa, y habiéndose preparado dos cabos de espía, otro más delgado y una sondaleza, manifestó el comandante su intencion de abandonar el buque, ó por mejor decir, sus restos, por medio de un andarivel, siempre que alguno se prestara voluntariamente á llevar á nado el chicote á tierra. Un solo marinero del Puerto de Santa María, llamado Francisco Prieto, se ofreció generosamente á la arriesgada empresa, y aunque en más de una ocasion se temió por su vida, viéndolo desde á bordo luchar desesperadamente, no soltó el extremo de la sondaleza que llevaba, hasta entregarlo á los marineros, guardias civiles y carabineros que acompañando al segundo comandante de marina de la provincia, habian acudido á la playa.

Con este auxilio se estableció muy pronto el andarivel, pasando por él la gente segun el órden designado á cada uno. Los mejores nadadores se reservaron para acompañar el único bote servible que habia quedado al vapor, en que habian colocado los enfermos, al cuidado del segundo comandante. El comandante fué el último en salir de á bordo, haciéndolo por el andarivel.

No hubo más desgracia personal que la de un marinero, muerto por un cañon, que se corrió saliendo de su sitio al tumbar el buque. La documentacion, caudales, equipajes, se perdió por completo, sacándose, tiempo despues, alguna parte de la máquina.

La mayor fuerza del temporal en Algeciras duró 40 horas, en cuyo tiempo, el falucho *Saeta*, mandado

por el teniente de navío D. Francisco Gonzalez de Quevedo, recibió abordaje de la fragata mercante *Diana*, que partió sus cadenas, perdiéndose en consecuencia en el arrecife del ojo del muelle.

El falucho *Lobo*, abordado tambien, se fué á pique sobre sus amarras.

Los cañoneros números 12, 13 y 18, cuyos comandantes eran los tenientes de navío D. Arsenio Sollozo, D. Ramon Martinez y D. Francisco Leon, partieron todas sus amarras en abordaje de otros buques, y embarrancaron en la playa del rio de la Miel.

Perdiéronse tambien cuatro escampavías guardacostas, todas las chalanas y embarcaciones menores preparadas para las operaciones de la escuadra en la costa de Africa, sufriendo averías más ó menos considerables los demás cañoneros; pero en medio de tanta desgracia, hubo la satisfaccion de no contar otra víctima que un soldado de los cañoneros, por la serenidad y acierto con que todos maniobraron.

La marina mercante perdió una fragata, una goleta, dos místicos y tres faluchos en el mismo fondeadero de Algeciras, y en la Tunara naufragaron cinco buques de cruz y el vapor francés *San Juan Bautista*, que fletado por el Gobierno traia de Oran maderas para los hospitales del ejército.

No fué menor la furia del tiempo en los demás puertos de la costa, mas aunque en los de Cádiz, Ceuta, Málaga y Alicante, habia varios buques de la escuadra, las mejores condiciones de localidad los libraron de accidente.

Con arreglo á ordenanza, se juzgó en el departamento de Cádiz á los comandantes de los buques perdidos, recayendo las sentencias siguientes:

Absuelto y libre de todo cargo el del vapor *Santa Isabel*, D. Adolfo Guerra.

Libre de todo cargo, sin lugar á formacion de causa el de la goleta *Rosalía*, D. Vicente Seijas, declarando la Junta de asistencia que cumplió sus deberes.

Idem, idem, los del falucho *Saeta* y cañoneros 12, 15 y 18, D. Francisco Gonzalez de Quevedo, D. Arsenio Sollozo, D. Ramon Martinez y D. Francisco Leon.

La misma Junta propuso para ser recompensados con la cruz de la Marina al comandante y segundo de la goleta *Rosalía*, y para la pensionada de María Isabel Luisa, á los marineros que en este buque y el *Santa Isabel* expusieron su vida por las de sus compañeros, distinguiendo con mayor pension á Francisco Reyes, y José Ruiz Allende, de la goleta, porque no solo fueron los primeros que llevaron á la playa el andarivel de salvacion, sino que despues volvieron á arrojarse al agua para sacar las banderas nacionales, y trajeron con ellas la caja de caudales, accion digna de todo encomio.

Resta decir los efectos que el temporal y la forzosa marcha de los buques produjeron en el ejército que en tan crítica situacion quedaba sin ellos.

Atento el general Bustilio á la mudanza del tiempo, no bien notó aminorada la fuerza del SE., sin esperar

la calma de la mar, que reventando en la costa brava de cabo Negro, habia de hacer imposible la comunicacion; pensando solo en la ansiedad con que los buques debian ser esperados y en la alegría del soldado al verlos, trasladó su insignia al vapor *Isabel II* en la mañana del 10, se dirigió á Ceuta, desde donde hizo salir á los trasportes, almacenes y hospitales, y con ellos y los buques de guerra alcanzó el antiguo fondeadero de cabo Negro, descubriendo sobre Torre cuadrada los restos de la *Rosalía*.

Como habia calculado, la reventazon de la playa impedia enviar inmediatos auxilios á tierra y aun la simple comunicacion era tan difícil que zozobró el primer bote en que la intentaba el alférez de navío Don Pedro Pastor. El general pudo, sin embargo, desembarcar tambien algo más tarde, imponiéndose por sí mismo de las necesidades de las tropas, y aquella misma tarde proveyó á las más urgentes, desembarcando 150 pacas de heno por medio de andariveles, con los que igualmente llegó á la playa cebada y otros artículos envasados préviamente en barriles con el trabajo que puede calcularse.

El escritor antes citado, pinta del modo siguiente la situacion del ejército á la llegada del general Bustillo.

—«Debeis haber sufrido mucho...

—¡Lo que no es decible! Con todo el soldado no ha perdido ni un instante su alegría. Solo echaba de menos el tabaco, y era delicioso oirle cuando se acordaba de él. Nuestro verdadero apuro era por los caballos y

las acémilas, que se comian reciprocamente el pelo y las monturas. Ya verás esos arenales sembrados de caballerías muertas.

—Pero ¿y vosotros?

—Nosotros hemos comido galleta mojada en agua caliente y mariscos, que abundan en esta costa. ¡De algo nos habia de servir el temporal! La mar ha arrojado millones de almejas sobre estas playas. No obstante, el negocio se iba poniendo tan feo, que ayer mañana estuvo ya á caballo el general Prim á la cabeza de una division para ir por víveres á Ceuta.

—¿Y qué?

—¡Ah! no es para contado... ¡Has debido verlo!

La situacion se comprende fácilmente, y ya la habrás adivinado desde Ceuta.

Eramos veinte mil hombres atascados en un lodazal, azotados de dia y de noche por el viento y por la lluvia, sitiados á la izquierda por un mar encolerizado en que no se veia un solo buque hacia cuatro dias, y amenazado á la derecha por el ejército enemigo, que esperaba la primera hora de bonanza para caer sobre nosotros.

Ni podiamos avanzar ni retroceder, y el hambre dejaba ya sentir su aguijon envenenado. Los enfermos se morian dentro de sus tiendas... Los heridos, pues hemos sostenido dos combates en esta situacion, pasaban la calentura consiguiente á su estado, liados en una manta hecha una sopa...

¡Pero mejor es no acordarse!

Ahora bien: figúrate el momento supremo en que

iba á partir el convoy en busca de víveres. Aquella expedicion ¿iba á mejorar nuestra suerte ó á empeorarla? ¿Saldrian los moros al encuentro de la columna volante? ¿Nos quedaríamos sin acémilas? ¿Permitiria el temporal ir y volver por esos montes á nuestros valerosos compañeros? Todas las mulas servibles estaban preparadas; los soldados formados; los *brigaderos* decididos á morir defendiendo las provisiones; el general Prim disponiendo el órden de marcha. El resto del ejército rodeaba á los expedicionarios, como despidiéndoles, como envidiándoles, como agradeciéndoles de antemano su sacrificio... La mar aparecia revuelta, parduzca y solitaria, ténuemente esclarecida por las primeras luces de la mañana.

En esto una voz grita:

—¡Vapor! ¡Vapor!

—¿Hácia qué lado?

—¡Dobla la punta de Ceuta!..

Todo el mundo mira.

En efecto: se percibe un punto negro y un poco de humo.

El dia aclara entretanto...

¡Es un vapor, no hay duda! Los que tienen anteojos distinguen nuestra bandera...

¡Nos hemos salvado!

Entonces, y solo entonces, echamos de ver que no corre viento alguno. Las nubes se entreabren!.. En las regiones altas de la atmósfera parece que sopla el Sur... ¡Se acabó el *Levante*!.. ¡Huyó al fin nuestro terrible enemigo!..

¡La misma mar ha cedido un poco!.. ¡Alto la expedicion! ¡Viva la marina española! Generales, jefes, oficiales, soldados... todo el mundo se encuentra sobre la playa. No hay corazon que no levante al cielo una accion de gracias íntima y silenciosa.

¡Hurra tres veces al denodado barco! Era el *Duero*, cuyo nombre vivirá siempre en nuestra memoria... ¡Qué titánica lucha sostenia con la marejada! ¡Y qué arrogante venia, y qué orgullosa y contenta debia estar en aquel instante su heróica tripulacion!

En cuanto á nosotros experimentamos aquel inefable regocijo que debieron de sentir el viejo Noé y su familia al ver regresar al Arca la mística paloma mensajera de paz y de bonanza.

Entretanto empezaban á aparecer otros muchos buques, y algunas horas despues fondeaban ya enfrente de nosotros esos almacenes flotantes, en cuyos costados se leen las consoladoras palabras de: *harina, arroz, hospital de heridos, heno, cebada, hospital de enfermos, tabaco, tocino*, y tantas otras cosas como empezábamos á ver en sueños, pero nunca al alcance de la mano (1).»

Asi fué llamado aquel lugar por los soldados *campamento del hambre.*

EUROPE.

Aunque, segun indica el nombre, no era español este buque, su naufragio acaecido en la isla Triton,

---

(1) Diario de un testigo de la guerra de Africa, pág. 85.

cuando trasportaba una parte de las fuerzas de mar y tierra que tan gloriosamente llevaron nuestro pabellon á Cochinchina, ofreció nueva ocasion á la marina de mostrar su valor. Así lo acredita el siguiente parte detallado del suceso, que remitió el comandante general del apostadero de Filipinas.

Excmo. Sr.: El teniente de navío D. Lázaro Antonio Aranquistain, comandante de la falúa *Soledad* destinada en Cochinchina, á su llegada á esta capital á bordo de la fragata francesa *Marne*, me ha dirigido el parte que á la letra copio: «En 2 de Marzo recibí órden de Mr. Liscoat, jefe francés en el rio de Turon, á cuyas órdenes operaba con la falúa y un bote francés, que segun oficio del jefe superior podria abandonar el punto de defensa y retirarme del rio recogiendo ántes toda la artillería y municiones del fuerte del O. perteneciente al ejército nuestro.

En cumplimiento de dicha órden trasporté á Turon la artillería y municiones, verificando la entrega á la seccion de artillería y procediendo en seguida á la del bote francés, del que recogí la bandera, armamento, y varios efectos de esta falúa.

En Turon, con arreglo á las instrucciones del señor comandante del *Jorge Juan*, me presenté al capitan de navío Mr. Touyon, jefe superior en dicho puerto, y de acuerdo con él preparé la falúa de un modo conveniente, tomé una gindaleza de ocho pulgadas para remolque, y embarqué la dotacion, armamento, pertrechos, víveres y todos los efectos en el clipper francés *Europe*, buque destinado á trasportar parte de las fuerzas españolas á esta capital.

El 7 al amanecer, con la falúa de remolque, salimos

del puerto remolcados por una cañonera, y ya en franquía dimos la vela con viento al ENE. fresquito, y mar gruesa del N.

Aunque el capitan no me comunicó ni aun confidencialmente ninguna de sus ideas en todo el viaje, la derrota que tomó fué remontar la costa Sur de Haynan á papar por el Norte de las Paracelas; pero las muchas calmas y los vientos flojos del NE. al E. con corrientes al SO. hizo que en 17 dias de viaje no pudimos remontar más que hasta la latitud N. 18° 10′, y longitud O. 116° 28′, que es el meridiano de Punta Leon-Soy; por lo que el 24 se decidió el capitan en mi concepto á pasar por el S. de las Paracelas, y en efecto, del 25 al 27 con vientos flojos del E. navegamos al SSE. á todo ceñir constantemente, cuando en la noche del 27 al 28, á las dos y minutos de la mañana, embestimos de modo que el buque quedó clavado de proa sin movimiento alguno.

Acto continuo subí sobre cubierta, y vi que estábamos varados con proa al SE. 5° E., descubriéndose perfectamente á distancia de 20 á 30 brazas un arrecife prolongado por babor y estribor con rompiente constante, á pesar de las circunstancias de mar llana y viento bonancible del ENE. La noche aunque sin luna estaba bastante clara, y el horizonte de buen cáriz. El aparejo largo era el de mayores gavias, juanetes y dos foques. Al momento procedieron á cargarlo poniéndolo por delante, y como el buque empezó á hacer agua de proa se pusieron en juego las bombas. A proa se sondaban de 6 á 8 pies de agua, y á popa 12 brazas; la posicion del buque con la proa remangada y su inmovilidad me hacia creer que la varada era muy grave. La gente de trasporte, á pesar de ascender á 272 individuos de todas armas, inclusos jefes y oficiales, y de ser la situacion tan impo-

nente, conservó mucho órden y silencio, cooperando ya en las bombas, ya en maniobras, etc., con todo esfuerzo á las órdenes del capitan. Cargadas las mayores, quedó el buque completamente adrizado y con las gavias y juanetes en contra, se intentó hacerlo flotar, pero inútilmente pues seguia inmóvil como una roca.

Al amanecer se descubrió á poco más de media milla por la proa, una isla rasa de arena que reconocí por la de Triton. Esta isla segun Horsbourgh y mi propia observacion, está situada en latitud N. 15° 45′, y longitud O. 116° 28′; se extiende en direccion NO. al SE., es toda de arena sin ningun arbusto ni vejetacion, de una extension de dos á tres millas en su longitud, y como de una á una y media en direccion de NE. al SO.: hácia el N. tiene una pequeña eminencia de 12 á 15 pies de elevacion, y hácia el S. es tan baja, que en la pleamar cubre la marea una parte, dividiéndola en dos. Está rodeada de un banco de cuatro á cinco pies de agua de poco más de media milla, terminando el banco en unas rompientes de tan poco fondo, que apénas se encuentra paso para botes más que en la pleamar con algun riesgo: la rompiente es muy acantilada, y hácia fuera no se encuentra fondo: toda esta observacion se refiere de NO. al S., que es el espacio recorrido por mí. La direccion de la varada fué al ONO. del centro de la isla. A las seis y media de la mañana fuí á recorrer la proa, y ví que estaba en cinco ó seis pies de agua, y por primera vez me dirigí al capitan diciéndole: el buque no sale y no conviene que salga, porque aumenta mucho el agua y nos iríamos á pique en seguida ó tendríamos que volver á varar; por consiguiente no veo otro remedio que sostener el buque aligerando de proa y con las bombas el mayor tiempo posible, desembarcar provisiones en

la isla, y mandar una ó dos embarcaciones á todo evento á Saigon á pedir auxilio, pues no hay salvacion posible si no viene un vapor. En seguida se cargó el aparejo, se dió fondo á las dos anclas, y se empezó á arrojar al agua toda la carga de proa donde iban las cajas de municiones; se echaron los botes al agua y por mi parte mandé á la marinería de la falúa que embarcase lo más preciso, como remos, ancla, timon, palo, etc., y se preparase á recibir todo lo que el capitan le ordenase para conducir á la playa.

Todo el dia 28 se ocupó la gente sin excepcion de personas en las bombas, y no cesé ni un momento en llevar galleta y agua á la isla, y algunos otros efectos, como arroz, mongos, velas, palos, etc.; en desmontar la máquina ó alambique de dulcificar el agua del mar, en formar una balsa con la madera de respeto para desembarcarla y en aligerar la proa de carga. A pesar de tanto esfuerzo, el resultado era poco satisfactorio por la poca agua en las rompientes, que no permitia cargar mucho los botes, y por la demora de todos en volver de la isla. La falúa despues de un gran rodeo hácia el S. pudo dar con un estrecho para entrar en el banco, pero al bajar la marea le faltó agua, y la circunstancia de no haber más que una sola de aquellas cada 24 horas, hizo que no pudiese hacer más que un viaje. Por la tarde me consultaron el capitan y el coronel de las fuerzas sobre la toldilla ante varios oficiales, si me determinaba á salir al dia siguiente en un bote para Saigon á pedir auxilio: les contesté que estaba dispuesto á todo lo que deseasen de mi en materia de salvacion; pero les advertí que en un bote abierto de tingladillo y de tan pequeñas dimensiones como los del buque, era fácil que me quedase en el camino, y se malograse el aviso, sin contar que no podia

navegar con mucha amplitud y decision con tan malas condiciones, lo que perjudicaria á la brevedad en un asunto de tanta importancia para ellos como para mí: que hasta Saigon habia 160 leguas, 60 de mar y 100 de costa enemiga; que lo pensasen bien, y me arrojaría á lo que resolvieran. Atendidas estas razones, nada decidieron por el momento.

La noche del 28 al 29 no se trabajó más que dentro del buque en las bombas, en rellenar los barriles de agua dulce, etc. Refrescó un poco el viento, y la poca marejada que levantó hacia trabajar bastante al buque, lo que hizo nuestra situacion muy angustiosa; y sin embargo, la gente esperó el dia con la ansiedad consiguiente, pero con mucho órden y sufrimiento.

La fragata era un clipper de 2.000 toneladas, nuevo, aparejado y surtido de todo con lujo y con la feliz circunstancia de estar distribuido en tres secciones en toda su manga, lo que hizo que hasta la madrugada del 29 no hiciera agua de popa, estaba completamente cargada, la mayor parte por los franceses, y un resto con el campamento, hospital, almacenes y municiones, equipajes y demás efectos de nuestro ejército. El número total de individuos que salimos de Turon sobre el *Europe* era de 317 de las clases siguientes:

DOTACION.

Capitan....................	1
Pilotos....................	2
Marinería europea............	42

TRASPORTES.

Jefes.	3
Oficiales de todas armas.	20
Marinería.	44
Artillería.	75
Infantería.	102
Administracion.	20
Criados particulares.	2
Niños cochinchinos.	6
Total.	317

El 29 se principió á trabajar como el dia anterior, esto es, á desembarcar provisiones; pero por falta de agua en la rompiente no pudieron mandarse los primeros botes hasta las siete, que se despidió tambien la balsa con la máquina del agua á la espia de una anclita tendida al intento. A las ocho las bombas no podian dominar el agua que hacia el buque, y desde este momento hubo algun terror, se abandonaron los trabajos y no se pensó más que en salvar la gente: á pesar de todo, en el desembarque hubo el órden debido; pues desembarcaron en los botes que iban llegando de la playa, primero los individuos de clase inferior, y por último los oficiales, jefes y capitan, abandonando el buque completamente hácia las nueve que nos dirigimos á la playa. En la isla se empezó desde luego á formar tiendas con velas para almacen, enfermería, alojamientos de oficiales y gente; se vió con dolor que se habia salvado bastante cantidad de víveres, pero muy poca agua, habiendo solo para

cinco ó seis dias por falta de existencia á bordo y de vasijería, pues en el buque se servia diariamente el agua producida por la máquina, la que si bien se habia salvado, faltaba el montarla y saber si podia producir agua de nuevo. Al poco rato, esto es, á la media hora de haber abandonado al buque, se fué á pique, quedando descubierto de proa y sumergido de popa hasta la cofa de mesana. Estaban atracados á ella la falúa y un bote, los que tuvieron la precaucion de desatracarse á tiempo, y trajeron algunos efectos. La circunstancia de venir todos los equipajes en bodega, y la abnegacion de no pensar más que en salvar los artículos de indispensable necesidad, hizo que se perdieran todos aquellos, los libros, dinero, papeles y efectos de propiedad particular, con insignificantes excepciones de pequeños restos; pues ya por el gran número de individuos, como por la poca capacidad de los botes, que no permitia cargar de mucha gente por causa de la rompiente, los individuos sobre sí tampoco pudieron salvar nada.

Una vez en la playa, recogidos los efectos, salvados, y hechas las primeras tiendas, se dió algun descanso; la fuerza del calor por la refraccion del sol en la arena, nos dió una sed abrasadora, y la gente hizo varios agujeros en diversos puntos de la playa en busca de agua: en uno de los pozos se encontró, pero muy salobre; de la que todos nos vimos obligados á beber. A las cuatro se dió por racion de aquel dia una galleta para cada cuatro hombres y medio litro de agua; por la noche se establecieron centinelas y se retiró la gente á descansar; hubo el sentimiento de que falleciera un soldado ya enfermo.

El 30 desde el amanecer, se principiaron los trabajos, se concluyó de montar la máquina del agua, y puesta en accion se vió que producia un resultado satisfactorio, lo

que alivió mucho nuestra situacion; se destinó una seccion á pescar, otra para recoger leña y los demás en recoger y arreglar los efectos salvados. Por la mañana me llamaron el capitan y el coronel y me preguntaron de nuevo si me decidia á ir con la falúa á Saigon: les contesté que lo mismo antes que ahora estaba dispuesto á lo que me pidiesen; á quedarme en la playa, á ir á Saigon y en fin á todo lo que determinasen, pues en ningun caso queria que sospechasen en mi interés personal de ningun género, sino una abnegacion completa para la salvacion general. En el acto me suplicaron que me preparase para el viaje y que me facilitarian todo lo necesario con arreglo á las circunstancias.

El desaliento de los náufragos en la playa era terrible, pues todo cuanto haciamos solo conducia á prolongar más nuestra agonía; conocian la falta de una medida atrevida y salvadora que infundiera siquiera una esperanza de salvacion; sentian que se hubiese perdido tanto tiempo sin mandar un aviso, porque ya todos comprendian que no habia otro medio de salir de aquella terrible situacion.

En el momento me puse en accion para preparar la falúa. Esta no salvó del naufragio más que 20 remos, un ancla con cadena, el palo trinquete y la vela que se hallaba en estado de exclusion.

De los restos del *Europe* me facilitaron un botalon de foque, un palo mayor hecho en la playa, un foque, una mayor triangular envergada al mismo palo que no llegaba ni á una mitad de la que correspondia á la falúa; una aguja de bitácora, otra de marcar y una pieza de járcia de dos y media pulgadas. De víveres me dieron dos sacos de galleta, dos barrilones de agua, ocho latas de carne y un barrilito de aguardiente. Todos los prepa-

rativos se concluyeron ya de noche, y por falta de marea habia que esperar al dia siguiente para salir. Como se vé las condiciones de la falúa eran muy pobres, sobre todo de velas y de timon; la única vela hábil, esto es, el trinquete, estaba en mal estado á pesar de haberlo compuesto con muchos remiendos, y el timon solo tenia el macho de abajo, pues arriba le faltaba macho y hembra, y hubo que salir asi porque las circunstancias no permitian otra cosa.

De la gente de la falúa se me presentaron voluntarios para tripularla el subteniente D. Pedro Mayobre y el patron Tomás de la Cruz, y di órden para que de los restantes se eligieran 16 hombres los más robustos y animosos; una vez nombrados, ninguno presentó la menor objecion.

En la playa falleció otro soldado tambien enfermo, quien como el anterior pereció por haber bebido el agua salobre del pozo, segun opinion del facultativo.

El 31, tan pronto como tuve agua para salir, como á las diez de la mañana, me despedi de todos los compañeros de infortunio, sin distincion de personas; me acompañaron hasta la playa, y en medio de una bendicion y un aplauso general di la vela, dirigiéndome en demanda del paso para salir del banco, lo que conseguí á las doce y media, que di todas las velas, gobernando al SO. con viento ESE. bonancible; mi derrota era en demanda del cabo Varela, derrota directa y conducente á la aproximacion de la costa: todo el dia 31 y el 1.° de Abril navegué con bastante suerte y buenas circunstancias; del 1.° al 2 experimenté calmas y vientos flojos del SSO.; el 2 á las tres de la tarde reconocí la costa, y por la estima y la latitud observada, deduje hallarme al N. del cabo expresado. Despues de aproximarme á una distan-

cia de 12 millas navegué al S. á longo de costa; á las cinco por marcaciones pude asegurarme de la situacion. Anocheció en calma, cielo claro y horizonte cargado por el N.; su cáriz me hacia creer que iba á soplar el viento de aquella direccion, y en el momento reforcé el palo trinquete, cerré la cubierta con tablas y paneles, cubriendo todo con un toldo que recogí de la playa, el que clavé todo alrededor para que el viento no pudiera levantarlo y mover los paneles; en los costados y centro puse pasamanos en todos sentidos, formando una especie de obra muerta; pasé al timon un barron nuevo por un barreno hecho al intento en la playa, y en el ojo de la cubierta se puso un anillo de cabo para sujetar la cabeza. Ya el viento á las ocho entabló por el N. y sucesivamente fué refrescando; recogí vela hasta quedar con el trinquete sin bonete, con el que navegamos siete millas y media á rumbo. Hasta las diez todo iba bien; pero el mal cáriz, el viento y la mar que arreciaban cada vez más, me hacian temer una noche cruel; en efecto, á las doce ya la mar era muy gruesa y reventaba por todos lados; solo la fuerza de la vela podia librarme de los golpes de mar, y desgraciadamente aquella empezó á rifarse por el segundo puño de la mura, cuyo puño tuve que cargarlo por no perder la vela; la mar solo con el bolso del puño de la escota, me batia mucho; previne á la gente que se asegurase bien al pié de los palos; al timonel entre pasamanos, que en ningun caso me abandonase la caña; así corrimos toda la noche del 2 al 3; noche terrible; pero no habia más recurso que arrostrar el peligro de frente, pues la situacion de los náufragos en la isla, la circunstancia de ser costa enemiga y cruel, y por último, la importancia de mi llegada á Saigon, me obligaban á hacerme á la mar en lugar de acogerme á tierra, donde á

más de no poder esperar una suerte mejor, ya por los habitantes, como por la escasez de víveres, perdia el viaje; mientras que en la mar si tenia la suerte de poder aguantar el tiempo, me aseguraba un resultado pronto y feliz.

Amaneció el dia 3 acelajado, viento N. frescachon, á rachas duras, mar gruesa de él, á regular distancia de la costa, navegando al S. á longo de ella; al medio dia me situé EO. con punta Davaich, distancia 8 á 10 millas; á las cinco doblé el cabo Padarán, y ya aquí el viento tomó la direccion de la costa, esto es, roló al NE., disminuyendo mucho la mar; á esta hora salió del cabo un barco cochinchino navegando en mi demanda; goberné un poco afuera, largando el puño de la mura y el foque con el botalon al través; distribuí las armas, que se reducian á una escopeta, dos pistolas, cinco sables y doce cuchillos, que fué todo lo que me facilitaron en la playa: el champan me daba caza, pero confiaba librarme con la noche, y en efecto, tan pronto como oscureció goberne al NO., todo derecho á tierra, y tuvimos la suerte de no verlo más. Todo el resto del viaje navegué á longo de costa con el viento al NE., fresco, y mar tendida de él; el dia 4 á las dos de la tarde, al doblar el cabo Santiago, avistamos varios buques fondeados en la boca del rio de Saigon; poco despues atracamos á la fragata francesa *Didon*, habiendo rendido nuestro viaje á salvamento en cuatro dias y tres horas. La gente, como es consiguiente, ya por falta de sueño, como por no haber probado nada caliente, llegó estenuada y cayó uno enfermo; pero todos, sin excepcion, demostraron en el viaje un gran sufrimiento y un valor á toda prueba.

En la *Didon* me manifestó el comandante que desgraciadamente no habia ningun vapor abajo, y que manda-

ria un bote si yo no me decidia á subir hasta Saigon. En cuanto comió la gente continuamos á Saigon, acompañados de un oficial que hacia de práctico; al cabo de veintidos horas, la mayor parte contra corriente y casi siempre al remo; el dia 5 á las cuatro de la tarde entramos en Saigon, atracando al vapor de la insignia la *Prunogue*, donde ví al capitan de navío y jefe superior francés, Mr. Daris. Le dí cuenta del naufragio y de la situacion de los náufragos; en el acto mandó llamar al comandante de la *Marne*, Mr. Fregenet, y dispuso que el vapor *Norzagaray* se alistase para salir en seguida, y el *Kien-Chau* con Mr. Fregenet, para salir á la mañana siguiente á la isla Triton á recoger los náufragos y traerlos á uno de los puertos más próximos, Xoau-Day, á donde saldria repuesto convenientemente el gran trasporte la *Marne*; y una vez recogidos todos, trasladarlos á Manila.

Los dos vapores el *Norzagaray* y el *Kien-Chau*, aunque chicos, eran los más veloces que habia en Saigon.

Me manifestó dicho jefe que seria conveniente que fuese yo en uno de los vapores; le contesté que estaba dispuesto á ello, y más cuando me lo habian suplicado así todos los náufragos; le hice presente que, puesto que la falúa quedaba en Saigon, necesitaba volver con otros 27 marineros de la dotacion que quedaban en la isla, y me dijo que siguiera tranquilo en la *Marne* á Manila, pues se encargaba de la falúa y su gente, la que despues de atendida en Saigon, seria remitida á Manila en primera proporcion, que no tardaria mucho, porque tenia que mandar fuerzas españolas á aquella capital.

El mismo dia 5 á media noche salimos en el *Norzagaray*, y aunque en el viaje tuvimos bastante mar de proa, el 11 á las diez de la mañana llegamos á la isla Triton con gran satisfaccion de los náufragos. En la pla-

ya, con el N. que saltó el dia 2, tuvieron la suerte de que se destruyese el *Europe*, y que la mar arrojase á la playa gran cantidad de pipas de vino, aceite, carne salada y madera, con cuyos auxilios calculaban poder sostenerse en la isla cinco ó seis meses. A las cuatro de la tarde ya todos los náufragos se hallaban embarcados en el *Norzagaray*, y en seguida, abandonando todos los efectos, nos dirigimos al puerto de Xoau-Day donde fondeamos á las seis de la tarde del dia 12; en Xoau-Day habia que esperar al *Kien-Chau* y la *Marne*; el primero llegó el 16 despues de reconocer á Triton, y el 17 con mucho atraso por la mar que experimentaron en la travesía, llegaron los trasporte la *Marne* y la *Saone*; en seguida pasamos todos los náufragos á bordo del primero, á excepcion de la dotacion del *Europe*, que quedó en el *Norzagaray* para ser conducidos á Saigon, y salimos con rumbo á este puerto, donde hemos fondeado hoy sin ningun accidente en el viaje.

Por todo lo que llevo escrito podrá formar V. S. conocimiento de las vicisitudes del naufragio; naufragio terrible, sí, pero con mucha suerte, porque ha sido una pérdida total sobre una playa sin ningun recurso, á 160 leguas del Continente, con 317 hombres, y sin embargo no se ha perdido gente.

Adjuntas remito á V. S. una relacion de los individuos que me acompañaron en la falúa, y otra de los que vienen á bordo.

En cumplimiento de mi deber no puedo menos de recomendar á la consideracion de V. S. á los que tripularon la falúa en el viaje á Saigon, en especial á los voluntarios, el subteniente D. Pedro Mayobre, quien no atendió más que á lo que su honor le dictaba, y el patron Tomás de la Cruz, quien ha demostrado un valor á toda

prueba, un celo incansable y una inteligencia marinera poco comun.—Dios guarde á V. S. muchos años. A bordo de la fragata mixta de guerra francesa la *Marne*, en la bahía de Manila á 24 de Abril de 1860.—Lázaro A. Araquistain.—En vista del contenido del anterior parte, dispuse que en el dia de ayer se reuniese bajo mi presidencia la Junta facultativa de que habla el art. 31, tratado 2.°, tít. 2.° de las Ordenanzas generales de la Armada, asistiendo como vocales el señor mayor general del apostadero, el comandante subinspector del arsenal de Cavite, y haciendo de secretario el de la comandancia general.

Todo bien examinado, unánimes y conformes, acordamos el calificar este servicio como de los más distinguidos de mar, considerando á los tripulantes de la falúa *Soledad* acreedores á la Real munificencia, pudiendo ser recompensados el teniente de navío D. Lázaro Antonio Araquistain con el empleo inmediato, el subteniente de infantería de Marina D. Pedro Mayobre, que espontáneamente se brindó á seguir á Araquistain en la expedicion, con el empleo de teniente, y la cruz de mayor pension de María Isabel Luisa para el patron y marineros que se expresan en la adjunta relacion.

Todo lo que tengo la honra de decir á V. E. para su superior conocimiento y por si se sirve elevarlo al de S. M. la Reina Nuestra Señora para la resolucion que estime oportuna. Dios guarde á V. E. muchos años. Cavite 30 de Abril de 1860.—Excmo. Sr.—Antonio Osorio.—Excmo. Sr. Ministro de Marina.

1863.

PETRONILA.

No todos los naufragios están acompañados de horribles incidentes cual se han descrito en esta narracion y como en mayor abundancia registra la historia de otras marinas extranjeras: los hay, por fortuna, como tambien se ha visto en este escrito, en que á favor de la Providencia; por el saber del jefe de la nave; por el órden y disciplina que en ella reinan, se vencen todos los obstáculos, y al perecer el frágil vaso destinado á flotar, sálvanse los que en él tenian vivienda, para animar otro nuevo y dirigirlo allá donde los intereses del pabellon que arbola reclaman su presencia.

En este caso se halla el de la *Petronila.*

Mas si la pérdida de este hermoso buque no ofrece escenas conmovientes, es un ejemplo más de la abnegacion, energía é inmejorables condiciones que caracterizan á nuestros marinos; «porque en las situaciones difíciles que suelen presentarse en la carrera de la mar, es donde se evidencian las dotes del marinero y la organizacion que auna sus esfuerzos y decision (1).»

La fragata de hélice *Petronila* de 37 cañones y

(1) Orden del dia del apostadero de la Habana de 14 de Agosto de 1863.—El mismo concepto encierra esta sentencia del Crisólogo: —*Gubernatoris peritiam non probat temperies serena sed procellosa tempestas.*

300 caballos, salió del puerto de la Habana, al mando del capitan de navío D. Romualdo Martinez Viñalet, el 2 de Agosto de 1863, con objeto de cruzar por un mes entre los meridianos de Cabo San Antonio y Matanzas, zona concurrida y no siempre respetada por los beligerantes de los Estados-Unidos.

El dia 8, con marcadas apariencias de mal tiempo, la fragata se dirigió al puerto de Mariel, segun estaba prevenido en las instrucciones, en precaucion debida á la estacion de los huracanes. El puerto, aunque de no fácil entrada, era conocido del comandante, por haberlo visitado muchas veces con toda especie de buques, así que la contrariedad de no salir práctico al aproximarse á la boca no le hizo disuadir de su propósito de tomarlo. Tenia el último plano publicado sobre el puente, el oficial de derrota en la cruz del trinquete para advertir cualquier error en la direccion; los timoneles con el escandallo en la mano, indicando la sonda; con tales precauciones, la mar buena y andar moderado, ¿qué podia temerse? La *Petronila* avanzó, pues, lentamente en direccion al Cayuelo, hasta que el aviso simultáneo del oficial y marinero de tope, confirmando la observacion del comandante, descubrieron que la fragata caia sensiblemente hácia la punta de sotavento. Se la obligó á retroceder entonces; se verificó ciaboga, dirigiendo otra vez el rumbo al interior del puerto, si bien corrigiéndolo del desvío anteriormente observado, que era de suponer debido á una revesa de corriente.

Esta segunda vez se notó igualmente su efecto que abatia el buque hácia la punta de sotavento, mas no

tan pronto que permitiera repelir la salida hácia atrás, varando en consecuencia por el tercio de popa, y poco despues completamente. Daban en aquel momento las 3 y media de la tarde. Sin esperar el efecto de la máquina que trabajaba hácia atrás, se arriaron instantáneamente los botes y se sondó con ellos en todas direcciones á la par que se preparaban anclas y anclotes y se calaban vergas y masteleros de juanete. El reconocimiento indicaba para la fragata una situacion difícil, mas no peligrosa, pues alijada de agua la y otros pesos, debia esperarse sacarla con ayuda de la máquina, de las anclas y de la calma de la noche. Eran tales la actividad y el órden de los trabajos, que á las 12 estaban abajo vergas y masteleros, tendida un ancla por la mura, un anclote por la popa y lista la artillería para echarla al agua, esperando la hora de la pleamar, que debia verificarse á las 4 de la madrugada, para halar de las amarras.

A las 12 y tres cuartos se paró repentinamente la máquina por sí sola, á causa, sin duda, de haber chocado la hélice en alguna piedra, pues cuantos esfuerzos se hicieron para suspenderla fueron inútiles. Empezó á crecer el agua en la bodega, apagando los hornos, invadiendo los pañoles, sin que las bombas pudieran contenerla. Se alijaron las anclas con parte de la artillería sin mejor éxito, tanto que á las 4 de la madrugada del 9 hora de la pleamar en que se habia creido saldria el buque, tumbó este hácia sotavento, llegando el agua al sollado y chocando el pantoque en las piedras con tanta violencia, que se hubieran destro-

zado en pocos momentos á no haber picado los palos mayor y trinquete, que trabajaban y hacian trabajar el casco con sus sacudidas.

Esta operacion se llevó á cabo con una actividad y precision, que sin otras pruebas hubiera bastado para acreditar el estado de disciplina de la tripulacion. Las coces de los palos se echaron fuera de la batayola con gatos y aparejos, echando tambien siete cañones más de sotavento.

Todo esto estaba hecho á las 9 de la mañana, hora en que apareció el vapor *Isabel la Católica*, ofreciendo sus auxilios, y como la gente de la *Petronila* llevaba muchas horas sin descanso ni alimento, relevó una parte con la suya, regresando á la Habana para dar cuenta de la situacion en que se hallaba.

A las 5 de la tarde dió la vuelta este vapor acompañado del *Venadito*, trayendo ambos bombas y otros recursos. Los buzos reconocieron prolijamente los fondos hallando partidos los dos codastes, redoblada la quilla en todo el tercio de popa, hácia babor, partido el pié de roda, aventados los tablones de popa, muy lastimada esta parte y torcida la hélice y su eje. No se consideró, sin embargo, desesperada la salvacion de la fragata, mientras la mar no causara nuevas averías, y siempre que pudieran allegarse recursos poderosos, y aquí empezó una nueva série de trabajos gigantescos, acometidos con fe, así por la estenuada tripulacion de la *Petronila*, que no queria abandonarlos un momento, como por las de los otros buques auxiliares. Seria prolijo enumerar las faenas que se emprendieron y que

duraron hasta el 20 de Agosto, faenas de gran mérito, auxiliadas con todos los recursos de la mecánica moderna, á que el comandante general del apostadero D. Segundo Diaz Herrera, que presenció algunas, hizo debida justicia elogiándolas cual lo merecian.

El palo mesana que se habia conservado, sirvió para armar abanicos y cabrias con que se metieron á bordo las calderas y máquinas que habian de achicar el agua. Con grandes dificultades y trabajos, llegaron á montarse una bomba centrífuga movida por máquina de seis caballos; otra con máquina de cuatro; seis bombas de mano de doble émbolo, las tres reales de la fragata y diez bombillos. Se calculó que todas ellas extraian 500 pipas de agua por hora, y que la fragata, despues de haber tapado los buzos las principales vías, hacia 400 en el mismo intérvalo, de modo que en 24 horas de frabajo constante podian achicarse las 2.500, ó sean mil y pico de toneladas que contenia la bodega.

Hechos varios ensayos parciales, el dia 17 se preparó todo para la gran prueba: pusiéronse en movimiento las máquinas de vapor impeliendo los marineros las de mano con esfuerzo que rivalizaba con el de aquel poderoso agente: el agua disminuia visiblemente. A las 7 y media de la tarde, descubierto el eje de la hélice se desconectó esta y se cargaban y encendian los hornos á medida que el agua los desalojaba. El entusiasmo era general. Logrando el movimiento de la máquina de la fragata, funcionando las bombas de aire de aquella, era el éxito seguro. Con este convencimiento, volaban los cigüeñales sin interrupcion, mientras los

fogoneros activaban los fuegos, hasta la combustion completa de cinco hornos, con los que se obtuvo vapor á las 10 y media de la noche; mas como el agua tocaba en la superficie inferior de los cilindros, se condensaba aquel sin mover el émbolo. Con todo, el agua disminuia siempre, suspendiendo el buque á las 11 de la noche. Solo el timon descansaba en las piedras: diez minutos más y la *Petronila* salia á flote.....

En tan solemne instante la caldera de la centrífuga se abrió y dejó de funcionar esta: volvió el agua á crecer en la bodega; volvió la fragata á recostarse en su lecho de piedras. Conjurándose en su contra la mar, que por tantos dias habia permanecido tranquila, recaló en la noche misma, sacudiendo violentamente al desgraciado buque. Inútilmente se repitieron los intentos para achicarlo, remediada que fué la centrífuga; las vías de agua se habian multiplicado en proporcion mayor que la de los recursos con que se contaba.

El dia 21, en junta presidida por el segundo jefe del apostadero, á que asistieron los comandantes de los buques, el de ingenieros del arsenal, los maestros y maquinistas, se reconoció unánimemente que era inútil la prosecucion de los trabajos. La *Petronila* era perdida.

Limitóse entonces la atencion á los efectos y pertrechos que ordenadamente se almacenaron en el *Mariel*, embarcando los de gran peso, como anclas y artillería, en la urca *Niña*, que los trasportó á la Habana. El celo del comandante continuó ejercitándose en estas faenas de menor importancia, pero de no ménos mo-

lestia que las anteriores, pues que se ejecutaban sin resguardo para aquel sol abrasador ni para la marejada constante en aquel sitio. No solo los cargos y armamento ya mencionado se salvaron; la curvería, herrajes y aun el forro de cobre fueron extraidos, quedando solo en la costa los fragmentos del vaso, desmenuzados por los temporales del Norte. La máquina y las calderas, que por esta circunstancia se sacaron tambien, fueron trasportadas al arsenal del Ferrol, en cuyos talleres se han reparado para aplicarlas á la corbeta *Doña María de Molina,* que se construye en el de la Carraca.

El parte en que el capitan de navío Martinez Viñalet notició al comandante general del apostadero el naufragio del buque de su mando y las faenas emprendidas para su salvamento, es un documento notable en que brillan con la modestia del verdadero mérito, la resignacion del cristiano y la delicadeza del caballero. Su mucha extension nos priva del placer de reproducirlo, pero lo hacemos sí de la sentida frase con que termina:

Despues de realzar el comportamiento de sus subordinados, congratulándose de no tener que lamentar desgracias personales, dice:

«V. E. me permitirá no concluya este parte sin dejar consignado, aunque de una manera imperfecta, el apoyo, decision y consuelos infinitos que en mi situacion me han prestado el Excmo. Sr. segundo jefe y los comandantes de dichos vapores, ya con la acertada direccion del primero, como con los oportunos conse-

jos de todos, y ya, en fin, facilitándome cuantos auxilios privados han podido, para reanimar y consolar mi espíritu en los momentos que lo he necesitado. V. E., como ellos, despues de Dios, me han dado el valor que necesitaba para esperar tranquilo el fallo del consejo de guerra que debe juzgar mi conducta.»

Otro documento, citado ya, trascribiremos tambien, así por su índole, como porque sin él pudiera suponerse aventurada la opinion que sobre el primero y sobre su autor hemos consignado, no siendo realmente juez de competencia. Hélo aquí:

Orden del dia del 14 de Agosto de 1863 á la escuadra del apostadero de la Habana.

Angustiado con la desgracia ocurrida á la fragata *Petronila*, en medio del triste estado en que se encuentra, me ha sido muy satisfactorio, al llegar al sitio del siniestro, la disciplina, órden y distribucion de los trabajos, que presentan una regularidad y armonía de que difícilmente puede darse idea. Tumbada la fragata hasta presentar sus cubiertas una inclinacion que no permite sostenerse sin el auxilio de andariveles; inundadas bodega, despensa y sollado con pérdida de los víveres, equipajes y objetos todos de pertenencia privada; sin alimento y sin reposo desde el comandante al último grumete han estado en su puesto noche y dia ejecutando maniobras de la mayor dificultad, trabajo y riesgo, entre ellas la de picar los palos y echar al agua la artillería, que por efecto de

la serenidad é inteligencia que las han presidido, se han llevado á cabo sin que haya que lamentar desgracias personales y como si se tratara de un ejercicio. El resultado de este órden es, en una palabra, que en el intérvalo de cuatro dias, sin perjuicio del trabajo incesante de las bombas y en tan difíciles circunstancias, se han almacenado en tierra cuantos efectos y pertrechos eran susceptibles de traslacion, quedando solo el casco, preparado para un supremo esfuerzo en que reside la esperanza de salvar el buque. En las situaciones difíciles que suelen presentarse en la carrera de la mar, es donde se evidencian las dotes del marino, en particular, y la organizacion, en general, que auna sus esfuerzos y decision. En la presente, la *Petronila* ha demostrado estar brillantemente organizada, y aunque la prueba haya sido de las más tristes, el proceder del Excmo. Sr. Segundo Jefe del Apostadero, comandante, oficiales, guardias marinas é individuos todos de la dotacion, es digno del mayor elogio y me complazco en hacerlo público en la escuadra para satisfaccion de los interesados y para la del cuerpo en general, reservándome ponerlo en noticia del Gobierno de S. M.—Segundo Diaz Herrera.»

No fueron solo marineras las operaciones dirigidas por el comandante de la fragata. Su imaginacion, aunque preocupada por el siniestro, no admitia la posibilidad de error en el cálculo del efecto de abatimiento y corrientes que le habia servido para dirigir el rumbo á la entrada del puerto. Tampoco podia existir en las enfilaciones tomadas cuidadosamente y

seguidas hasta el momento de la varada, y sin embargo, allí yacia la *Petronila* en sitio donde hubiera debido flotar libremente. ¿A qué atribuir el siniestro?

Una idea cruzó por su mente, con la repeticion de tales reflexiones: ¿habria inexactitud en el plano que le habia servido de guia? Este plano, uno de los que forman el portulano de las Antillas, fué levantado en 1809 y corregido en 1818, desde cuya última fecha no se ha rectificado. Situó en él la fragata y aparecia libre de todo riesgo: estaba, pues desvanecida la duda. Comisionó entonces oficiales para levantar otro, que comparado con el del portulano descubrió un error de cerca de un cable en la situacion de la punta de sotavento, donde varó la fragata.

El comandante general del apostadero, á peticion del fiscal de la causa formada al capitan de navío Martinez Viñalet, ordenó posteriórmente que una comision provista de los instrumentos necesarios pasase á Mariel á verificar una tercera rectificacion en su plano, que concordó perfectamente con la que habian hecho los oficiales de la *Petronila,* justificando plenamente á su comandante.

El dia 7 de Diciembre se celebró en la Habana el consejo de guerra que habia de juzgarle, y que por unanimidad lo declaró *absuelto sin nota que le perjudique en su carrera.*

La *Petronila* ofrecia la particularidad de ser el primer buque de hélice que se construyó en el arsenal de Cartagena en 1857.

ALAVA.

Entre los buques que, á consecuencia de la sublevacion de la isla de Santo Domingo, se comisionaron para llevar refuerzos á su guarnicion, fué uno el vapor trasporte, de hélice, *General Alava* de 280 caballos de fuerza. Salió de la Coruña, al mando del teniente de navío D. Gabriel Pita da Veiga, el 5 de Noviembre conduciendo 805 individuos de tropa, 2.500 fusiles, 2.000 tiendas, sacos y otros efectos militares. Haciendo derrota á pasar entre las islas Madera y Canarias, la navegacion no ofreció ningun incidente notable hasta el dia 9 en la tarde, que se observó salida de gases de la carbonera del centro, intacta todavía. Abriéndola para reconocer el combustible, que en número de 500 toneladas contenia, se vió que no estaba en combustion, mas sí en fermentacion de las capas más profundas, cuya temperatura era mucho más elevada que en la superficie. A este reconocimiento siguieron las precauciones oportunas para evitar la combustion espontánea—contándose la de tapar herméticamente con mantas de lana las bocas de la carbonera, sin dejar abierta más que la puerta de la cámara de la máquina—con la actividad que se desplega en los buques en momentos de peligro, aumentada en este por el número de brazos de que podia disponer con la tropa de trasporte que con la mejor voluntad trabajaba. La extraccion se suspendió á las ocho de la noche, porque lejos

de alcanzar con ella el centro de fermentacion, el vacío causado con el trasiego, unido al calor de la caldera contigua ocasionaron una corriente de aire que hacia muy peligrosa la continuacion. El buque se encontraba en latitud N. 29° 36′ y longitud O. 11° 37′ y desde este punto se dirigió el rumbo á la isla de Palma, una de las Canarias, como la tierra más próxima, fondeando en el puerto de Santa Cruz á las siete y media de la mañana siguiente; y aunque dicho puerto no tiene de tal más que el nombre, asegurado el desembarco de la tropa en caso necesario y tranquilizada esta por la inmediacion de la playa, objeto que tuvo á la vista el comandante para la arribada, se procedió con nuevo brio á combatir el peligro creciente en que estaba el buque.

Apagados los hornos, se recomenzó la faena de extraer carbon, continuándola sin interrupcion hasta las once de la noche, á cuya hora se habian sacado 200 toneladas, ó sean los dos quintos del total; pero el gas déletéreo que se desprendia hacia muy dificultosa la respiracion, y hubo que suspender otra vez el trabajo, llevando á cubierta algunos marineros asfixiados en él.

Como los medios empleados para impedir el incendio no daban resultado, reunida la junta de oficiales, con consulta de los maquinistas, se decidió adoptar otro, que consistia en poner en comunicacion el tubo del pito con el interior de la carbonera, para inyectar vapor. Los preparativos duraron hasta las cinco de la madrugada del 12, haciéndose en tanto otros de em-

barcaciones del pais para auxiliar el desembarco de la tropa, que se efectuó á esta hora con el mayor órden y sin accidente, quedando todos en tierra con sus equipajes á las nueve y media.

Listo el tubo de comunicacion y encendida una caldera, se inyectó vapor en la carbonera por espacio de dos horas, con una presion de ocho libras, sin embargo de lo que fué creciendo el calor de las paredes exteriores hasta marcar en el termómetro de Farenheit 230°. El carbon en las inmediaciones del tubo de inyeccion estaba en completa combustion, como se reconoció por todos los oficiales del buque, que en junta, y conformes con el parecer de los maquinistas, no hallaron otro recurso que el de abrir las válvulas para anegar el casco.

Tratóse entonces de hacerlo de modo que fuera posible volver á ponerlo á flote, eligiendo un sitio de fondo limpio, con cinco brazas de agua, inmediato á la playa y á una milla escasa al Sur de la poblacion. Asegurado el vapor con la proa á la mar, se abrieron las válvulas á tiempo que la combustion tomaba mayor incremento, embarcando en los botes del buque y los del país los caudales de la Hacienda, la documentacion, víveres y efectos, y la tripulacion á las cinco y media de la tarde despues de sumergido el buque.

Las malas condiciones de aquel puerto hicieron ineficaces las precauciones tomadas para la salvacion del *Alava*: la mar que recalaba del NE. lo sacudia con fuerza, destrozándolo por completo en pocos dias. Mientras se conservó unido el casco, la tripulacion que

acogida en el bergantin mercante *Amparo* se habia fondeado en su inmediacion, trabajó sin descanso en el salvamento de efectos, no obstante el sacudimiento de los palos y chimenea que amenazaban venirse abajo, como en efecto sucedió, aunque sin causar desgracias.

Así que la noticia del siniestro llegó á Santa Cruz de Tenerife, se enviaron dos goletas con auxilios, saliendo de Cádiz con el mismo objeto la *Concordia*. El vapor de guerra inglés *Speedwell* salió tambien de Tenerife por ofrecimiento espontáneo de su comandante Mr. Cottam y recogió 685 individuos de tropa, haciéndolo del resto las goletas *Gravina* y *Prim*.

Los trabajos de salvamento continuaron por buzos, con poco resultado por la mar gruesa que constantemente reinaba, y porque habiéndose ahogado uno de aquellos, bajaban los demás con recelo. Extrajéronse sin embargo la mayor parte de las cajas de fusiles, la artillería y otros efectos menudos.

La tripulacion llegó á Cádiz en la goleta *Concordia* el 27 de Diciembre, y procediéndose á la formacion de proceso se celebró el consejo de guerra el 14 de Marzo, resultando absuelto de todo cargo el comandante. Se reconoció tambien que todos los individuos de la dotacion se habian hecho dignos de elogio por su comportamiento.

Por último, deseando el Gobierno dar á Mr. Jorge F. Cottam, comandante del vapor inglés *Speedwell* un testimonio de gratitud por su servicio de auxilio, le hizo presente de un sable de honor, con buena hoja toledana.

Los restos del *Alava* se remataron en Abril de 1865 por la cantidad de 6.400 rs.

1864.

TRIUNFO.

Son de todos conocidos los acontecimientos del Perú que motivaron la toma de las islas de Chincha por nuestras fuerzas navales del Pacífico, compuestas á la sazon de dos fragatas y una goleta. Este acto, torcidamente interpretado, no solo por la República interesada, sino tambien por las de aquella parte del continente americano, á pesar de las declaraciones del jefe de la escuadra y de las más solemnes del Gobierno, colocó á los buques españoles en hostilidad con toda la costa del Pacífico, sin un puerto amigo y sin más recursos que los propios. Impasibles ante los denuestos de la prensa desbordada de aquellos paises, presenciando la construccion de *monitores*, *torpedos* y otras máquinas con que diariamente se les amenazaba, se mantuvieron, sin embargo, en actitud pasiva, aunque preparados para recibir dignamente la visita anunciada de la marina peruana, y supieron conservar el depósito de las islas hasta recibir refuerzos y hasta que un honroso tratado puso fin á las diferencias entre ambas naciones, venciendo entre tanto todos los obstáculos, no poco aumentados con el siniestro que vamos á referir.

La fragata *Resolucion*, que arbolaba la insignia del

jefe de escuadra D. Luis H. Pinzon, con la *Triunfo* y las goletas *Vencedora* y *Covadonga*, se hallaban fondeadas en la bahía de Pisco el 25 de Noviembre, preparándose á la distribucion de los efectos traidos de Valparaíso por el trasporte *Tampico* Como entre aquellos viniesen varias latas de aguarrás destinadas á la preparacion de pintura para la *Triunfo*, su comandante, que habia pasado á bordo del buque de la insignia, ordenó se recogiesen y almacenasen. Así lo dispuso el oficial de guardia, recomendando á uno de los condestables que presenciase la operacion, observando las precauciones de costumbre con este liquido inflamable, aunque sus envases de lata, perfectamente estañada por todos lados, inspirase confianza.

A las cuatro y media de la tarde, hora de la comida de los oficiales, se hizo oir la campana de la *Triunfo* con la señal de fuego. Ausente, como se ha dicho el comandante, acudió instantáneamente al lugar incendiado el segundo, teniente de navío D. Evaristo Casariego, en tanto que, con la misma rapidez ocupaban todos los del buque el puesto asignado para tales casos.

Ardia el pañol de pinturas á consecuencia de la inflamacion del aguarrás de que se ha hecho mérito. El pañolero que conducia las latas á su depósito, habia caido reventando una de ellas, y como al mismo tiempo rompiese el farol con que se alumbraba, se incendió el liquido, corriendo por aquel reducido local en que tantas materias combustibles se encierran.

No habian trascurrido dos minutos y estaban ya

abocadas á la escotilla del pañol las mangueras de todas las bombas y bombillos del buque, obrando á más sobre las llamas, colchonetas y mantas mojadas y cuantos elementos podian emplearse para sofocar el fuego. El comandante se presentó poco despues estimulando con el ejemplo las comenzadas operaciones, que merecieron su aprobacion. Dispuso otras á medida que el incremento de las llamas lo exigian, y jamás otro buque ofreció ejemplo de mayor órden ni prontitud en ejecutarlas.

El caso era apurado: los pertrechos alquitranados que componen el repuesto del contramaestre ofrecian fácil alimento al fuego, en lugar contiguo á la entrada del depósito de la pólvora, sin que lo reducido del espacio permitiese desarrollar los recursos de que podia disponerse para combatirlo. El humo sofocante obligaba á relevar á cada momento á los trabajadores que eran sacados sin vista ó sin sentido.

Abierto el grifo del pañol de pólvora y anegada esta, alejando por el momento el peligro de esplosion, se procedió á deshacer la cubierta del sollado para mayor acceso del agua, á cerrar la ventilacion de las portas de proa, y aprovechando despues los auxilios venidos de los otros buques, á sacar la pólvora y granadas de los pañoles de popa.

Hubo un momento en que las llamas parecieron extinguidas, como merecido resultado de tamaños esfuerzos, pero fué de corta duracion: el humo, cada vez más denso hacia insostenible la lucha en que fué ganando terreno el incendio.

El General presenció los trabajos de aquella animosa tripulacion, y antes de salir de la fragata ordenó largar la cadena para recibir el viento por la popa, y que las goletas *Covadonga* y *Vencedora* la remolcasen para vararla. Con su anuencia se abrieron las válvulas de los fondos, último recurso que debió surtir efecto, inundando las bodegas, mas no corriendo el agua hácia la de proa, aunque se inclinó llevando á aquella parte la artillería, nada se consiguió.

Cuando el incremento del fuego hizo desvanecer toda esperanza, se dispuso el embarco de la gente en los botes con órden admirable, pero con no poco trabajo persuasivo de los oficiales, pues no habia un solo individuo que quisiera salir del buque mientras aquellos y su comandante no lo hiciesen.

Quedaron á bordo con la oficialidad 30 marineros ocupados en embarcar el armamento portátil, cronómetros, instrumentos y cartas del Estado, en cuya operacion faltó el remolque de la *Vencedora*, habiendo sucedido antes lo mismo con el de la *Covadonga*. Eran próximamente las nueve de la noche, y ya las llamas invadian la cubierta y el aparejo: el comandante y cuantos le acompañaban, tuvieron que descolgarse por la popa, derramando honrosas lágrimas al separarse del volcan en que veian convertido tan hermoso buque.

La precaucion de haber inutilizado oportunamente las cargas de la artillería, permitió no abandonar la fragata hasta el último momento, contribuyendo con las demás disposiciones, no ménos acertadas, á que no

resultase desgracia personal ni en este buque ni en los que le auxiliaban.

El juicio que mereció al general Pinzon el comportamiento de los tripulantes de la *Triunfo*, está consignado en la siguiente comunicacion dirigida al Gobierno con el núm. 424:

«La fragata *Triunfo*, que desde su incorporacion á esta escuadra, ha sido modelo de buque de guerra, y que como tal era citada por los jefes de las marinas extranjeras que la visitaron, ha dado, al terminar su existencia de manera tan desastrosa, ejemplo elocuente de lo que puede la perfecta organizacion de un bajel de guerra. Tan en órden funcionaba todo en ella respecto al lance en que se encontraba y tan subordinada y tranquila se hallaba su dotacion en aquel trance, como si se tratase de la ejecucion de una de las comunes faenas de un buque. A disposicion de todo el mundo se hallaron sobre cubierta las maletas, que al desocupar el sollado de efectos para privar de alimento al fuego, se habian echado arriba en los primeros momentos: sin embargo, ni un solo soldado, ni un solo marinero, al salir de la *Triunfo* tenia un cigarro que poder fumar, sabiendo que muchos individuos tenian en ellas guardadas cantidades de consideracion para un mero soldado, para un simple marinero. Para ninguno de ellos hubo tentacion alguna, á pesar de convidarles la oscuridad de la noche á saciarla. Solo hubo para todos el deseo de salvar á la *Triunfo*, para lo cual ni uno dejó de sobrepujarse. Y crea V. E. que si fuese posible conceder el logro de esos deseos al valor de los esfuer-

zos, la *Triunfo* figuraria aun entre nuestros buques de guerra. Los vigilantes de tropa, que por la distribucion para caso de incendio, se hallaban en la batería, hubo que ordenarles individualmente que se retirasen; el humo que los iba envolviendo no era bastante para hacerles abandonar el puesto que cada uno tenia designado. Al embarcarse la guarnicion, con su oficial á la cabeza, uno de los soldados no tenia su carabina porque el cumplimiento de una órden le habia hecho dejarla á proa, sobre cubierta, no permitió salir del portalon hasta encontrarla. En cuanto á los títulos que el comandante de la *Triunfo* tenia al cariño de sus subordinados, he presenciado las lágrimas, que despues del suceso, derramaban sus oficiales, contramaestres, etc., al presentarse ya á bordo de la *Resolucion*, al jefe que los habia mandado. Prueba evidentísima de los lazos, que un mando atinado y paternal, tenian estrechado á aquel jefe con sus subordinados.»

Formado el proceso en la Escuadra del Pacífico, se amplió despues en San Fernando, viéndose en consejo de guerra el 2 de Junio de 1865. Por votacion unánime declaró éste «no resultar cargo ni responsabilidad al capitan de navío y comandante que fué de la fragata *Triunfo*, D. Enrique Croquer, por el incendio de dicho buque, así como que cumplió con su deber en las providencias que adoptó tan luego como llegó á bordo y tambien para el abandono del buque, y que por lo tanto debe ser absuelto sin que le sirva de nota para los adelantos de su carrera. Que tampoco resulta cargo ni responsabilidad al teniente de navío y segundo co-

mandante que fué del mismo buque D. Evaristo Casariego, ni al alférez de navío y oficial que estaba de guardia cuando el referido incendio, D. Camilo Arana, y por lo tanto deben ser absueltos, sin que les sirva de nota para los adelantos de su carrera.»

Por pluralidad de votos, acordó tambien que el primer condestable resultaba omiso y negligente en el cumplimiento de sus obligaciones como oficial de cargo, y debia sufrir la correccion de seis meses de arresto en el arsenal, y que el pañolero, convicto y confeso de haber encendido el farol, que ocasionó el incendio, sin órden del oficial de guardia ni conocimiento del cabo de luces, debia ser condenado á la pena de tres años de recargo en el servicio.

La *Triunfo*, construida en el arsenal de la Carraca en 1861, montaba 42 cañones y máquinas de 480 caballos.

De propósito hemos simplificado todo lo posible esta relacion, absteniéndonos de los comentarios á que se presta, porque mejor que estos, servirá para juzgar á los que dotaron la *Triunfo* una ligera descripcion de otro siniestro de la misma especie, ocurrido casi al mismo tiempo y calificado por la prensa inglesa de *nueva gloria añadida á los gloriosos anales de la marina de su nacion* (1).

(1) Another glorious page has been added to the glorious annals of the English Navy-that navy which is at the same time the pride of Britons and the envy of the world. *United service magazine*, núm. 436, Marzo de 1865.—Véase la introduccion.

El navío inglés *Bombay*, en que arbolaba su insignia el contraalmirante Elliot, jefe de la estacion de Montevideo, dió la vela de esta rada el 14 de Diciembre de 1864, con objeto de ejercitarse en la mar en el tiro al blanco. A las 3-35′ de la tarde, verificando disparos con los cañones de proa de la primera batería, se descubrió fuego en los pañoles de popa y se ordenó que cada cual ocupase su puesto y que se inundase inmediatamente la Santa Bárbara. El humo era sofocante y el calor considerable en el sollado, de lo que se cercioró el comandante por sí mismo, disponiendo á las 3-52′ que se echasen al agua todas las embarcaciones, mientras se seguia arrojándola con todas las bombas á la bodega de popa. Por mucho que se activó aquella operacion, las llamas invadieron la cubierta y el aparejo antes de terminarla, quemándose en su sitio uno de los botes lanchas. La gente llenó los otros, y se arrojó al agua con cuantos objetos flotantes pudo haber á la mano, pues del incremento del fuego podrá tenerse idea con solo decir que á los 40 minutos de haber empezado, caia por la banda el palo mayor, incendiado por completo el casco á excepcion del bauprés, donde muchos marineros se habian refugiado.

Los buques fondeados en Montevideo, enviaron sus embarcaciones en auxilio del *Bombay*, cuya proximidad era ya muy peligrosa, porque no habiéndose inundado el pañol de pólvora de proa era de esperar por momentos la explosion, y mientras tanto, los cañones, que habian quedado cargados, se disparaban por sí solos, así como las granadas de los pañoles y baterías.

No obstante, se recogió mucha gente de la que estaba en la proa ó en el agua, pereciendo en total 94 hombres de los 619 que componian la tripulacion. La explosion se verificó á las 8-25′.

Recordando decian los periódicos de Lóndres, el incendio de los navíos *Boyne*, *Royal George* y *Conqueror*; el del *Queen Charlotte* de 100 cañones y de la insignia de Lord Keith, que se quemó á tres ó cuatro leguas de Liorna, y en el que, á pesar de los auxilios de tierra y de otros buques solo se salvaron 167 personas de las 840 que lo tripulaban, contándose el comandante y 36 oficiales entre los que perecieron; el del navío *Ajax* de 74 cañones, que concluyó en los Dardanelos, inmediato á tierra, en medio de la escuadra, quemándose 250 de sus 633 tripulantes, es aparente que si por desgracia hay que lamentar el desastre del *Bombay*, *la habilidad y prontitud con que se adoptaron por sus oficiales las medidas más propias, y el órden y disciplina desplegados por la tripulacion, no han sido nunca sobrepujados* (1).»

Tal fué la opinion del consejo de guerra celebrado en Portsmouth á bordo del navío *Victory* bajo la presidencia del vice-almirante Dacres. No habiendo podido investigar las causas que originaron el fuego, ni aun el lugar de su orígen, aunque se supone que fué el depósito del rom, el citado consejo, tras cinco sesiones, acordó:

---

(1) *The nautical magazine.*—Vol. 34, núm. 3, for march, 1865.—Defensa del Capitan Campbell, comandante del *Bombay*.

«Que no resultaba cargo contra ninguno de los que dotaron el *Bombay*, debiendo ser absueltos el comandante, oficiales y cuantos sobrevivieron al accidente. Que las disposiciones adoptadas para combatir el incendio fueron las más acertadas. Que el buque no fué abandonado hasta no quedar esperanza de salvarlo, siendo forzados por las llamas. Que la serenidad y disciplina desplegadas y mantenidas en tan críticas circunstancias acreditan altamente al comandante, oficiales y dotacion. Por último: que la conservacion de tantas vidas se debió principalmente á la prevision con que se hicieron los preparativos y á la prontitud con que estos fueron ejecutados.»

Despues de esto nos parecen inútiles los comentarios.

Relacion de los jefes y oficiales muertos en naufragio.

Brigadieres.

D. Rosendo Porlier..........	En el navío San Telmo.	1819

Capitanes de navío.

D. Angel Gonzalez..........	Fragata María...	1797
Juan Ignacio Bustillo.....	Fragata Juno.........	1802
Joaquin Zarauz.... .... / Blas Salcedo...	Fragata Magdalena....	1810
Joaquin Toledo..........	Navío San Telmo......	1819

Capitanes de fragata.

D. Francisco Verdesoto......	Navío San Pedro Alc.ª.	1786
Lorenzo de Mendoza......	Balandra Vencejo.....	1786
Fernando Quintano......	Fragata Maria.........	1797
Juan Deslobbes..........	Fragata Asuncion.....	1805
Bartolomé Roso.........	Navío San Telmo.....	1819
Pedro Vizcarrondo.......	Buque mercante......	1840
Ramon Algar..........	Vapor mercante Miño.	1856

Tenientes de navío.

Conde de San Javier.........	Navío San Pedro Alc.ª.	1786
D. Diego de Fuentes........	Galeota Rufina.......	1793
Joaquin Briones.........	Fragata María..... ..	1797
José Echenique..........	Fragata Guadalupe....	1797
Luis Cavaleri..	Goleta Victoria.......	1797
Manuel Rodriguez.......	Bergantin S. Antonio.	1804
Luis Journais...........	Fragata Asuncion.....	1805
Vicente de la Torre ..... / Manuel Jove............ / José del Hoyo..	Fragata Magdalena....	1810
Francisco Quiroga.......	Bergantin Descubridor.	1817
Juan de Pascual .... / Francisco J. Chacon..... / Juan Diaz Maqueda......	Navío San Telmo......	1819
Cipriano Mauleon........	Bergantin Consulado...	1819
Antonio Alonso........	Buque mercante......	1843

Tenientes de fragata.

D. Gabriel Campos.........	Bergantin Cazador.....	1784
Pedro Revueltas.........	Navío San Pedro Alc.ª.	1786
Francisco Perler......... / Bruno Gonzalez..........	Fragata María........	1797
Joaquin Olaeta	Fragata Guadalupe....	1799
José Pons de Monsalve....	Fragata Juno.........	1802
José Pardo de Laura.....	Urca Ferroleña.......	1802
Juan Fernandez Alarcon..	Fragata Asuncion.....	1805
Andrés de Oyarvide......	Místico San Ignacio ..	1806
José del Castillo	Goleta Felicidad......	1808
Ramon Rato............	Fragata Magdalena....	1810
José Bustamante.........	Bergantin Palomo.....	1810
Nicolás Guasconi.........	Falucho núm. 27.....	1812
Miguel de Quesada.......	Buque mercante.	1816
Antonio Roso.	Navío San Telmo.. ..	1819

Alféreces de navío.

D. Antonio Ledesma........ / Francisco Ordoñez.......	Navío San Pedro Alc.ª.	1786
Joaquin Carreño	Balandra Vencejo.....	1786
Bernardino Perler........	Bergantin Galgo......	1793
Claudio Alava.......... / Pedro Meñaca...........	Fragata María........	1797
Pedro Argüelles.........	Bergantin San Antonio.	1804
Francisco Alda.......... / Manuel Coll-Padres......	Fragata Asuncion.....	1805
Manuel Lopez la Barrera. / Tomás Pando del Hoyo...	Fragata Magdalena....	1810
Francisco Montes........	Bergantin Palomo.....	1810
Ignacio Fonnegra........	Bergantin Descubridor.	1817
Manuel Zaragoza........	Goleta Amistad.......	1818
José Carreño............ / Juan Cuevas............	Navío San Telmo.....	1819
Gregorio Aguado........ / Francisco J. García......	Fragata Juno.........	1802
Felipe Roldan...........	Bergantin Consulado...	1819
Antonio Godoy..........	Goleta Habanera......	1826
Estéban Alvarez Rom....	Embarcacion menor ..	1827
José García Paadin.......	Buque mercante......	1828
José Manuel Camino......	Cañonera............	1837
Juan Manuel Ondarza....	Trincadura..........	1837

D. Vicente Vial y Basoco.....	Goleta Martin Alvarez.	1850
Enrique Ponte.	Falucho Galgo.	1856
José Sanchez.......	Falúa..............	1859

Alféreces de fragata.

D. Manuel Ojeda...........	Balandra Vencejo	1786
Francisco Delgado.......	Fragata Loreto.......	1792
José Lopez.............		
Luis de Sesma...	Fragata María........	1797
José Diaz Melendez......	Fragata Juno.........	1802
Ignacio Salazar..	Bergantin San Antonio.	1804
José Martinez de Velasco.	Fragata Asuncion.....	1805
Pedro Barreda......... .		
Francisco Mujica........		
Cárlos Barton...	Fragata Magdalena....	1810
Juan Velorado...........		
Plácido Gutierrez	Bergantin Descubridor.	1814
Manuel de Salas....... .		
Antonio Vial	Navío San Telmo.....	1819
Francisco Alvarez.......		
Leandro Baldasano.......		
Pedro de Silva..........	Bergantin Almirante...	1819
Francisco Ibañez.........	Bergantin Consulado...	1819
Angel Santa María.......	Navío San Pedro Alc.ª.	1815
Juan Balzola.......... ..	Bergantin Aquiles.....	1823

Guardias-Marinas

D. José Soler		
Ramon Delas............	Fragata Guadalupe....	1799
Antonio Rodriguez..... .		
Tomás Chacon..........	Urca Ferrolana.......	1802
José Oceja.............		
Blas Salcedo............	Fragata Magdalena....	1810
Onofre Ruiz.......	En una lancha.......	1845

Pilotos.

D. José Rus...............	Bergantin Galgo.. ...	1783
Francisco Roldan........		
Guillermo Sobriedo......		
Matías Menaya..........	Balandra Vencejo.....	1786
José Albanel............		
Gregorio Lanzatrelles.....		

D. José Gutierrez.	Fragata María	1797
Francisco Villarnovo		
José de Soto		
Elías Martinez	Fragata Guadalupe	1799
Francisco Villarcoa	Fragata Leocadia	1800
Juan Ilardoy		
Pedro Ruiz Ruiseño	Fragata Juno	1802
Juan Crisóstomo Gonzalez.		
Francisco Causino	Fragata Asuncion	1805
Luis Leal	Fragata Magdalena	1810
José Bernardo Perez		
Leandro Saralegui	Bergantin Palomo	1810
José Andreu		
Matías de la Fuente		
José Navarrete	Corbeta Fidelidad	1821
Cárlos Mela		
Leocadio Reyes.		
Eduardo Camero	Faluchо Marcial	1852

Contadores.

D. Pedro Santestillano	Navío San Pedro Alc.ª	1786
Domingo Valledor	Balandra Vencejo	1786
José Gayoso	Fragata María	1797
Manuel Valderrama	Fragata Guadalupe	1799
José María Falomir	Fragata Juno	1802
Sebastian Vanc-Blá	Fragata Asuncion	1805
Antonio Alonso Lopez	Fragata Magdalena	1810
José Rodriguez Flores	Navío San Telmo	1819

Médicos.

D. Faustino Ortiz	Balandra Vencejo	1786
Magin Wals	Fragata Loreto	1792
José Bermejo	Fragata María	1797
Diego Sanchez	Fragata Guadalupe	1799
Mauricio Roa	Fragata Leocadia	1800
José Gonzalez García	Fragata Juno	1802
Juan Lozela	Fragata Asuncion	1805
Manuel Jimenez	Fragata Magdalena	1810
Juan Romero	Bergantin Palomo	1810
Gabriel Gonzalez	Corbeta Fidelidad	1821

Capellanes.

D. Manuel Vazquez.........	Balandra Vencejo.....	1786
Juan Baez...............	Fragata María.........	1797
Pedro Ibañez............. Domingo del Castillo.....	Fragata Asuncion.....	1805
José Medina..............	Navío San Telmo.....	1819

No se incluyen las planas mayores de los bergantines *Cazador, San Antonio, Descubridor, Consulado* y místico *San Ignacio*, cuyos estados de salida de puerto no se han encontrado.

NOTICIAS *de algunos naufragios ocurridos desde el año 1700, cuyos pormenores no constan en el archivo del Ministerio de Marina.*

Años.	Clases.	NOMBRES.	Cañones.	Lugar y circunstancia del naufragio.
1702	Navío...	Cármen	60	Costa de Portugal.
1716	Idem....	Peibo	60	Buenos-Aires.
1716	Idem....	N. S. de las Viñas	60	Sicilia.
1717	Fragata .	Reina Sta. Isabel	22	Veracruz.
1718	Navío...	El Real......	60	Sicilia.
1718	Idem....	Pembroh	60	Rio de la Plata.
1718	Idem....	San Pedro...	60	Sicilia.
1719	Idem....	S. Juan Bautista	60	Seno Mejicano.
1719	Idem....	Sta. Rosalía..	60	Sicilia.
1719	Fragata .	Salerais	30	Idem.
1719	Idem....	S. Miguel....	24	En el N. de Alemania.
1719	Idem.. .	Galgo	24	Se quemó en Rivadeo.
1719	Corbeta .	Castilla.... .	12	Sicilia.
1719	Idem....	N. S. de la Esperanza .	18	Idem.
1720	Navío...	S. Luis	60	Indias.
1720	Fragata .	S. Andrés....	30	América.
1721	Corbeta .	Flecha	18	Tarifa.
1722	Navío...	Tolosa.	58	América.
1724	Idem....	Guadalupe...	58	Samaná.
1725	Idem....	Cambi.......	66	Se quemó en el Seno Mejicano.
1726	Idem....	Princesa.....	80	Costa-Firme.
1727	Idem....	Primer Rubí.	50	Sur de Cuba
1729	Fragata .	Victoria	40	Naufragó en Cabo Peñas en su primer viaje.
1730	Navío ...	Constante....	60	Seno Mejicano.
1732	Fragata .	Concepcion . .	30	Veracruz.
1733	Navío ...	Segundo Rubí	60	Canal de Bahama.
1733	Idem....	Gallo Indiano .	58	Idem.
1733	Idem....	Infante......	60	Idem.

Años.	Clases.	NOMBRES.	Cañones...	Lugar y circunstancia del naufragio.
1733	Corbeta .	Pópulo	14	Canal de Bahama.
1736	Navío ...	Sta Rosa....	56	Veracruz.
1738	Idem....	Victoria	50	Isla Anegada.
1738	Fragata .	S. Cayetano ..	24	Florida.
1739	Navío ...	Incendio. ...	58	Veracruz.
1739	Idem....	Lamfranco..	62	Idem.
1740	Idem. ..	Andalucía ...	62	Canal viejo de Bahama.
1740	Idem....	Genovesa	54	Bajo de la Víbora.
1741	Idem....	Guipúzcoa...	64	Brasil.
1742	Idem....	San Isidro . .	62	Se quemó en Córcega.
1742	Idem....	Primer Invencible	70	Lo incendió un rayo en Veracruz.
1745	Fragata .	Aguila	28	N. en Almería.
1747	Navío ...	Glorioso	70	Portugal.
1750	Idem....	Segundo invencible...	70	Se incendió en Ferrol.
1750	Idem ...	Vencedor....	74	Idem.
1750	Fragata .	Galga	56	Naufragó en Virginia.
1762	Idem....	Victoria	26	Isla del Farallon.
1776	Idem....	Clara........	36	Montevideo.
1780	Navío ...	S. José......	74	Naufragó saliendo de Brest.
1781	Fragata .	Sta. Rosa...	22	Idem.
1784	Navío...	S. Francisco de Paula ..	74	Se incendió en la Carraca.
1790	Idem....	Brillante.....	74	Se incendió en Cartagena.
1801	Fragata .	Perla	24	Se fué á pique en Berbería.
1807	Idem....	Sirena.......	34	Campeche.
1807	Corbeta .	Atrevida. ...	20	Se quemó en Montevideo.
1808	Bergantin	Ardilla	18	Zozobró en el Seno Mejicano.

Relacion *de los navíos y fragatas que se han ido á pique ó desguazado en los arsenales por falta de carena, y de los perdidos por otras causas.*

Navío...	Europa......	74		Se echaron á pique á la boca del puerto de la Habana para cerrarlos á los ingleses en 1762.
Idem....	Asia........	74		
Idem....	Neptuno.....	74		
Idem....	San Vicente..	80		Fueron quemados en la isla de Trinidad para que no cayesen en poder de los ingleses en 1797.
Idem....	San Dámaso..	74		
Idem....	Arrogante....	74		
Idem....	Gallardo.....	74		
Fragata..	Santa Cecilia.	34		
Idem....	San Gabriel..	74	1803	Se fueron á pique en la Carraca por falta de carena en los años que se expresan.
Idem....	San Juan Bautista......	74	1809	
Idem....	Algeciras....	74	1818	
Idem....	Venus.......	34	1809	
Idem....	Astrea	34	1818	
Navío...	Santa Ana...	112	1816	Se fueron á pique en la Habana por falta de carena en los años que se expresan.
Idem....	San Leandro.	64	1813	
Idem ...	San Fulgencio	64	1814	
Idem....	Príncipe de Asturias...	112	1814	
Idem....	S. Pedro Apóstol........	74		Se fueron á pique en Cavite por la misma causa en 1801.
Idem....	Europa......	74		
Fragata..	Santa María de la Cabeza..	34		
Corbeta..	Luconia.....	20		
Navío...	Conde de Regla.......	112	1818	Se deshicieron en el arsenal de la Carraca por falta de recursos con que carenarlos en los años que se expresan.
Idem....	Africa.......	74	1809	
Idem....	Galicia......	74	1797	
Idem....	San Eugenio.	74	1804	
Idem....	San Fermin .	74	1808	
Idem....	Angel.......	74	1810	
Idem....	Terrible	74	1811	
Idem....	América.....	68	1823	
Idem.. .	San Julian...	58	1830	
Idem....	Miño.	54	1813	
Idem....	Firme.......	74	1808	
Idem....	Soberano....	74	1804	
Idem....	Pluton......	74	1816	

Fragata..	Colon........	34	1801	Se deshicieron en el arsenal de la Carraca por falta de recursos con que carenarlos en los años que se expresan.
Idem....	Liebre	34	1804	
Idem....	Sta. Balbina.	34	1794	
Idem....	Sta. Cecilia..	34	1823	
Idem....	Sta. Rosalía..	34	1803	
Idem....	Sta. Rufina..	34	1816	
Idem....	Soledad	34	1821	
Idem....	Escolástica...	34	1800	
Idem....	Proserpina...	34	1816	
Idem....	Iberia.......	50	1830	
Navio ...	Mejicano	112	1813	Deshechos en el arsenal de Ferrol por la misma causa en los años que se expresan.
Idem....	San Fernando.	94	1813	
Idem....	Oriente......	74	1806	
Idem....	Serio	74	1805	
Idem....	Glorioso.. ..	74	1818	
Idem....	Atlas........	74	1817	
Fragata .	Pilar........	34	1808	
Idem....	Santa Casilda.	34	1821	
Idem....	Céres	44	1801	
Navío ...	San Cárlos...	94	1829	Id. id. en el de Cartagena.
Idem....	San Joaquin..	74	1817	
Idem....	San Justo....	74	1828	
Idem....	San Pascual..	74	1797	
Idem....	San Francisco de Paula..	74	1820	
Idem....	Velasco	74	1797	
Idem....	Sto Domingo.	68	1807	
Idem....	Astuto	58	1810	
Idem....	Neptuno.....	74	1820	
Fragata .	Sta. Rosa....	34	1807	
Idem....	Sta. Catalina .	34	1819	
Idem....	Sta. Perpétua.	34	1808	
Idem....	Diana	34	1833	
Idem....	Sirena.......	34	1807	
Navío ...	Sta. Isabel...	74	1803	Id. id. en el arsenal de la Habana.
Idem....	San Lorenzo.	74	1815	
Fragata .	Sabina	40	1828	
Idem....	Gloria.......	44	1804	
Idem....	Minerva.....	44	1808	
Idem....	Aretusa	40	1829	
Idem....	Cornelia.....	40	1814	
Navío...	España......	68		Id. id. en Vigo en 1809.
Fragata .	Flora	44		Id. id. en Montevideo en 1812.

RELACION DE LOS NAUFRAGIOS ANTERIORMENTE DESCRITOS.

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1767	Chambequin..	Aventurero ..	20	C. de f. D. José de Urrutia.	Rio de la Plata ..	»
1771	Navío	Castilla......	74	C. de n. marqués de Casinas.	Veracruz.........	1
1779	Idem........	Poderoso	74	Brig. D. Juan de Lángara.	Islas Terceras.....	»
1780	Fragata	Santa Marta..	38	C. de f. D. Andrés Valderrama	Yucatan..........	»
1782	Navío	San Miguel...	74	C. de n. D. Juan Joaquin Moreno...............	Gibraltar.........	»
»	Fragata	Perpétua .. .	34		Puente Mayorga. .	»
»	Brulote......	Begoña......	»		Algeciras...	»
»	Balandra	Natalia......	»		Rio Palmones.....	»
1783	Navío.......	Dragon......	60	Brig. D. Miguel de Sousa..	Seno Mejicano....	60
»	Bergantin....	Galgo	2	Piloto D. José Rus.	Idem	Todos.
1784	Fragata	San Jorge....	6	T. de f. D. José Perez Sigler.	Santander........	»
»	Navío	Septentrion ..	64	C. de n. D. Diego Quevedo.	Málaga....	»
»	Bergantin....	Cazador	»	T. de f. D. Gabriel Campos.	Seno Mejicano ...	Todos.
»	Balandra	Carlota......	2		Matanzas.........	»
1785	Idem........	2.ª Resolucion	20	T. de n. D. Antonio Joarizti.	Málaga..........	1

»	Bergantin....	Triunfo de M.ª	»		Idem..	»
»	Jabeque.....	San Luis.....	30	T. de n. D. Juan José Lisson.	Ibiza..........	»
1786	Navío.....	1.er San Pedro Alcántara..	68	Brig. D. Manuel de Eguía..	Peniche..........	152
»	Balandra....	Vencejo.....	20	C. de f. D. Lorenzo de Mendoza..	Idem..........	92
»	Fragata....	Santa Tecla..	34	C. de f. D. Cárlos Chacon.	Cartagena de Indias.	»
»	Paquebot..	San Cristóbal.	2	A. de f. D. Pablo Franco.	Bayona (Francia)..	»
1 88	Bergantin....	Infanta......	18	T. de n. D. Casimiro de Lamadrid..............	Inagua chica......	»
»	Balandra....	Cármen.....	2		Punta Sabanilla (Cuba)..	»
1790	Idem.......	2.º S. Miguel.	6	T. de n. D. Juan Elizalde...	Cartagena de Indias.	1
»	Galera.......	Sta. Bárbara.	3	C. de f. D. Francisco Vazquez Mondragon.... ...	Calahonda........	»
1791	Patache.....	San José.....	»	Piloto D. Andrés de Soto .	Corcubion.	»
1792	Idem........	San Jacinto..	»	Idem D José Fernandez...	Golfo de Vizcaya .	»
»	Fragata.....	Loreto.	40	C. de n. D. Diego Guiral.	Montevideo..	23
»	Cañonera....	Núm.º 13....	1	A. de n. D. Rafael Sequeira	Estrecho de Gibraltar...........	18
1793	Fragata.....	Rosario......	34	C. de f. D. Vicente Ferrer.	Rio Llobregat.....	»
»	Idem	Preciosa.....	34	C. de f. D. Luis Flores...	Cala de Llansá....	»
»	Bergantin...	2.º Galgo.. .	14	T. de n. D. Estéban Joel.	Idem....... . ..	6
»	Galeota.	Rufina......	3	T. de n. D. Diego de Fuentes.................	Idem............	8
1794	Fragata.....	2.ª Santa Bárbara......	34	T. de n. D. Francisco Barba.	Isla de Juan Fern.z	»

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1794	Navío.......	Magnánimo..	74	C. de n. D. Ramon Topete.	Islas Sisargas.....	1
»	Idem..	San Isidoro .	68	C. de n D. José de la Valeta	Palamós	»
1795	Idem........	Triunfante...	74	C. de n. D. Juan Vicente Yañez...	Rosas...........	»
»	Goleta.......	Victoria....	10	T. de n. D. Francisco de P. Escudero..........	Cartagena de Indias.	»
1797	Paquebot. ..	San Cárlos...	16	T. de f. D. Ramon de Saavedra.........	California..... ..	»
»	Fragata	Elena... ...	34	C. de f. D. Juan Carranza.	Conil...........	24
»	Idem........	Maria.....	34	C. de f. D. Fernando Quintano..	Filipinas...... ..	322
»	Idem........	Palas.......	34	C. de f. D. Pedro Saez de la Guardia......... ..	Cruz del Padre...	»
»	Goleta. ...	Ventura.... .	10	T. de f. D. Luis Cavaleri	Isla de Cuba.... .	14
1798	Cañoneras...	8, 9, 10 y 12.	4	T. de n. D. José Mergelina.	Alicante	»
1799	Fragata.....	Guadalupe. .	34	C. de f. D. José de la Encina...............	Dénia...	147
1800	Idem........	Sta. Leocadia.	34	C. de n. D. Antonio Barreda	Guayaquil........	140

1802	Urca........	Ferroleña....	8	C. de f. D. Joaquin de Zarauz..................	Costa de China...	29
»	Fragata	Juno...... ..	34	C. de n. D. Juan Iguacio Bustillo..............	Costa de los Estados Unidos.........	425
»	Corbeta	Cantabria....	8	T de n. D Juan del Busto.	Océano Atlántico..	31
1803	Goleta.......	2.° S. Cárlos.	6	T. de f. D. Juan Castañeda.	Isla de Aves	»
1804	Bergantin....	Postillon.....	14	T. de n. D. Ramon Pardo de Lama..............	Canal viejo de Bahama..........	»
»	Idem.	San Antonio..	14	T. de n. D Manuel Rodriguez.........	Océano Atlántico..	120
1805	Fragata	Asuncion	38	C. de f. D. Juan Deslobbes.	Montevideo......	294
»	Navío.......	Rayo...	94	Brig. D. Enrique Mac-Donell.	Sanlúcar....	24
»	Idem........	San Francisco de Asis ..	74	C. de n. D. Luis de Hore.	Cádiz....	10
»	Idem........	Neptuno	74	Brig. D. Cayetano Valdes .	Idem............	12
»	Idem.......	Monarca.. ..	74	C. de n. D. Teodoro Argumosa	Arenas gordas....	Se ignora.
1806	Místico	San Ignacio..		T. de f. D Andrés de Oyarvide.......	Rio de la Plata...	Todos.
1807	Goleta	Piedad	8	T de n. D. José Fernandez de las Peñas...	Isla de Cuba.....	»
»	Idem	Hermógenes.	8	T. de f. D. Angel Laborde	Cabo Vizcaino....	»
1808	Fragata	Esperanza...	34		Antillas.	»
»	Goleta.......	Felicidad	8	T de f. D. José del Castillo.	Veracruz.........	Se ignora.
1809	Idem	Carolina.....	8	T. de f. D. Joaquin de Moyna.	Vinaroz..........	»

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1810	Cañonera....	1.er Tigre...	1	T. de n. D. Lorenzo Parra.	Huelva..........	»
»	Navío.......	Montañés ...	74	Brig. D. José de Quevedo .	Cádiz	Se ignora.
»	Idem	Concepcion ..	112	C. de n. D. Rafael Maestre.................	Idem	id.
»	Idem	San Ramon..	68	C. de n. D. Fernando Bustillo	Idem	id.
»	Idem	2.° Castilla..	58		Idem...........	id.
»	Fragata	Paz.........	34	C. de f. D Rafael Lobo. .	Idem.......... ..	id.
»	Navío	Argonauta .	74		Idem..........	id.
»	Bergantin ...	Volador.....	18	T. de n. D. Pedro María Piedrola.........	Veracruz	»
»	Navío.......	Vencedor....	74	T. de n. Mr. Jhon Cook..	Cerdeña	14
»	Fragata	Magdalena...	38	C. de n. D Blas Salcedo.	Vivero...........	500
»	Bergantin ...	Palomo	18	T. de f. D Diego Quevedo.	Idem	50
»	Cañonero ...	Corzo.....	1	T. de f. D Ramon Rato.	Santoña....... ..	»
»	Idem	Gorrion.....	1	A. de n. D Tomás Pando.	Idem....... . ..	»
»	Idem	Sorpresa	1	T. de f. D. Juan Velorado.	Idem	»
»	Idem	Estrago	1	A. de n. D. José Aguiar y Mella	Lanchove	»
»	Idem	Núm. 1.....	1		Huelva...	5
1811	Falucho	Relámpago...	2	A. de f. D. Santiago Soroa.	Valencia	»

»	Goleta	2.° Tigre	6	T. de f. D. Dionisio Capaz.	Cádiz	»
»	Pailebot	Centinela	5	T. de f. D. Benito Ruiz de la Escalera	Idem	»
»	Jabeque	San Mateo	2	C. de f. grad. D. Fabio Bucelli	Gibraltar	»
»	Bergantin	3.er Tigre	14	T. de n. D. Diego Quevedo.	Montevideo	»
»	Goleta	Araucana	6	T. de f D Benito de la Rigada	Florida	»
1812	Falucho	Núm. 27	2	T. de f D. Nicolás Guasconi.	Tarifa	21
»	Obusera	Núm 78	1		Idem	»
1813	Bergantin	Manuel	14	T. de n. D Martin María Espino	Puerto Cabello	»
1814	Falucho	Intrépido	3	A. de n. Marqués del Moral.	Peñíscola	»
1815	Goleta	Empecinado	6	T. de f. D. Juan Villavicencio	Isla Amalia	»
»	Idem	2.° Volador	10	A. de n. D. Joaquin Vial.	Panzacola	2
»	Navío	2 ° San Pedro Alcántara	64	C. de n. D. Francisco de Salazar	Cumaná	50
»	Idem	Fernando VII.	114	C. de f. D. Vicente de Lama.	Bujia	»
1816	Goleta	2.ª Cantabria	2	T. de f. D. Antonio Valera.	Rio Alvarado	8
»	Idem	Galgo	8		Canal viejo de Bahama	Se ignora.
»	Fragata	Atocha	40	C. de f. D. Lorenzo Noriega.	Habana	»
»	Goleta	Tenerife	6	T. de n. D. José de Lama.	Tenerife	»
1817	Bergantin	Descubridor	14	T. de n. D Francisco J. Quiroga	Seno Mejicano	119

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1818	Goleta	Eugenia......	2	Piloto D. Francisco Gomez.	Aguadilla.........	3
»	Fragata	Ifigenia	38	C. de f. D. Alejo Gutierrez de Ruvalcaba..	Campeche........	»
1819	Navío..... .	San Telmo...	76	Brig. D. Rosendo Porlier..	Cabo de Hornos...	644
»	Bergantin ...	Consulado ...	14	T. de n. D. Cipriano Mauleon	Veracruz..... ...	100
»	Goleta	Guia.... ...	8		Idem	20
1820	Corbeta	Fama.......	26	C. de f. D. Casimiro Vigodet............ ...	Cádiz............	»
»	Bergantin ...	Ligero	18	T. de f. D. Juan José Martinez.................	Canal viejo de Bahama..........	»
1821	Corbeta	Fidelidad....	14	Piloto D. José Navarrete...	Filipinas.........	95
»	Bergantin g.ta	Almirante...	20	T. de n. D. Ignacio Chacon.	Canal viejo de Bahama	25
»	Idem	Proserpina...	10		Aguadilla	»
1822	Idem	2.° Sorpresa.	7	T. de f. D. Joaquin Josquella...............	Chipiona	»
»	Fragata	Ligera	40	C. de n. D Angel Laborde	Santiago de Cuba.	»
1823	Falucho	2.° Intrépido.	3	A. de n. D. José Usel Guimbarda..	Peñíscola.........	»

1824	Bergantin g.ta	Mágica......	7	T. de f. D. Joaquin Santolalla..................	Canal viejo de Bahama	»
1826	Goleta	Habanera....	10	A. de n. D Antonio Godoy................	Charleston	Todos.
1834	Fragata	Lealtad......	50	Brig. D. José Morales de los Rios..................	Santander........	1
1838	Bergantin ...	Guadalete....	22	C. de f. D. José Morales de los Rios.....	Guanabo.........	»
1839	Falucho	Barcino.... .	3	T. de n. D. Maximino Posse.	Cartagena........	»
1840	Idem	Trillo......	3	A. de n. D. Manuel de la Pezuela..............	Bocas del Ebro....	»
1844	Goleta	Criolla	6	T de n. D. Patricio Montojo....	Jamáica..........	»
»	Bergantin ...	Cubano	20	C. de f. D. Ramon Armero.	Isla de Cuba......	1
1846	Vapor.......	Satélite	1	T. de n. D. Pio de Pazos.	Habana..........	»
»	Bergantin ..	Constitucion..	14	T. de n. D. Enrique Croquer	Idem......... ..	»
»	Idem	G. Laborde..	»	T. de n. D. José Julian Gomez	Idem............	»
»	Goleta	2.ª Criolla...	4	T. de n. D. Francisco Chacon.........	Idem............	1
»	Idem	Polka.	2	T. de n. D. Jorge Fuster..	Idem............	»
»	Ponton......	Trueno......	»	T. de n. D Francisco Murias..................	Idem............	»
1850	Goleta	MartinAlvarez	1	T. de n. D. Florencio Montojo.................	Moliers	1
1852	Falucho	Marcial......	1	Piloto D. José Carreras....	Rábita...........	9

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1852	Vapor......	Pizarro......	6	C. de n. D. Francisco Grandallana..........	Tango-Farango...	»
1854	Navío.......	Soberano....	74	C. de n. D. Juan Bautista Lazaga...............	Santiago de Cuba..	»
1856	Vapor......	Fernando el Católico...	16	C. de f. D Manuel Paez..	Covarrubias......	
»	Falucho....	3.er Galgo...	3	A. de n. D Enrique Ponte.	Cataluña.........	»
1860	Vapor.......	Santa Isabel..	4	T. de n. D. Adolfo Guerra.	Algeciras........	2
»	Goleta......	Rosalía......	2	T. de n. D. Vicente de Seijas.................	Torre Cuadrada...	1 3
»	Falucho....	Saeta.......	2	T. de n. D. Francisco Gonzalez de Quevedo.......	Algeciras........	»
»	Idem......	Lobo........	2		Idem...........	»
»	Cañonero....	Núm. 12....	1	T. de n. D Arsenio Sollozo.	Idem...........	1
»	Idem......	Núm. 13....	1	T. de n. D. Ramon Martinez.................	Idem...........	»
»	Idem......	Núm. 18....	1	T. de n. D. Francisco Leon.	Idem...........	»
1863	Fragata....	Petronila....	37	C. de n. D. Romualdo Martinez Viñalet..........	Mariel...........	»
»	Vapor.......	Alava.......	2	T. de n. D. Gabriel Pita da Veiga................	Canarias.........	1
1864	Fragata.....	Triunfo......	50	C. de n. D. Enrique Croquer.	Islas Chinchas....	»

ÍNDICE.



